

DEPARTEMENT DE L'ILLE ET VILAINE



ZAC Atalante ViaSilva

Maître d'ouvrage : Rennes Métropole

AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE UNIQUE :

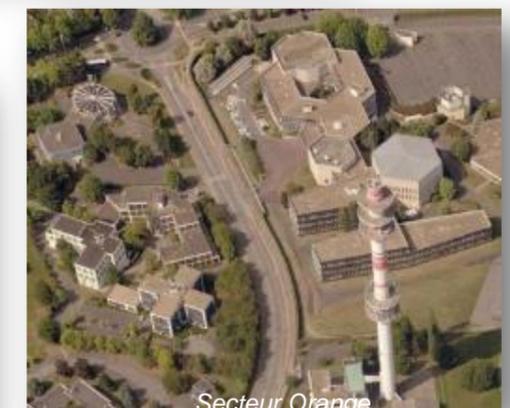
- DOCUMENTS D'INCIDENCES AU TITRE DES ARTICLES L.214-1 A L.214-6 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT
- DEMANDE DE DEROGATIONS A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES ET HABITATS PROTEGES AU TITRE DE L'ARTICLE L.411-2 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT



Secteur Champs blancs



Rue du Chêne Germain



Secteur Orange

VILLE & TRANSPORT
DIRECTION REGIONALE OUEST
Espace bureaux Sillon de Bretagne
8 avenue des Thébaudières
CS 20232
44815 SAINT HERBLAIN CEDEX

Tel. : 02 28 09 18 00
Fax : 02 40 94 80 99



Ville & Transport
Direction Régionale Ouest
Espace bureaux Sillon de Bretagne
8 avenue des Thébaudières – CS 20232
44815 SAINT HERBLAIN CEDEX
Tél. : 02 28 09 18 00
Fax : 02 40 94 80 99

N° Affaire	4-53-1342	Etabli et vérifié par
Date	OCTOBRE 2017	H. LUCIEN
Indice	A	

PIECE 3 : DESCRIPTION DU PROJET

SOMMAIRE

1. HISTORIQUE DE LA ZAC CHAMPS BLANCS	1	8. LA PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES	16
1.1. DOSSIER DE CREATION DE 2001	1	8.1. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS SCOLAIRES ET PERISCOLAIRES	16
1.1.1. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET INITIAL	1	8.2. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS PETITE ENFANCE	17
1.1.2. PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL INITIAL	1	8.3. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS SPORTIFS	17
1.1.3. PERIMETRE INITIAL	1	8.4. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET MEDICO-SOCIAUX	17
1.1.4. ETAT D'AVANCEMENT DE LA ZAC INITIALE	2	8.5. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS CULTURELS ET ASSOCIATIFS	17
1.2. NAISSANCE DU PROJET DE L'ECOCITE VIASILVA	3	9. LA PROGRAMMATION DES COMMERCES	17
1.3. ETUDES PRE-OPERATIONNELLES DE LA ZAC	5	10. LE PLAN DES INFRASTRUCTURES	18
1.3.1. « VIASILVA OUEST » : SECTEUR D'ETUDE EN 2012 ET 2013	5	10.1. HIERARCHISATION DES VOIES A L'ECHELLE DE LA ZAC	18
1.3.2. POURSUITE DES ETUDES PRE OPERATIONNELLES A PARTIR DE 2014 : MODIFICATION DE LA ZAC LES CHAMPS BLANCS, RENOMMEE ATALANTE VIASILVA	6	10.1.1. LA HIERARCHISATION DES VOIES	18
1.3.3. COHERENCE DES REFLEXIONS	6	10.1.2. LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE	18
2. LES FONDAMENTAUX DE VIASILVA	7	10.1.3. LA GESTION DES STATIONNEMENTS	18
3. LES OBJECTIFS DE LA ZAC MODIFIEE MULTI-SITES	9	10.2. PROGRAMMATION DES TRAVAUX A L'ECHELLE DES INFRASTRUCTURES PRIMAIRES	20
4. LE PERIMETRE DE LA ZAC MODIFIEE	12	11. LE PLAN PAYSAGER	21
5. LA PROGRAMMATION DE LA ZAC MODIFIEE MULTI-SITES	12	11.1. CONTEXTE	21
6. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT	14	11.2. ORIENTATIONS GENERALES	21
6.1. UNE STRATIFICATION DES UNITES DE VOISINAGE	14	11.2.1. LES POTENTIELS DES PARCS ISSUS D'UNE LECTURE ATTENTIVE DE LA GEOGRAPHIE	21
6.1.1. LE QUARTIER	14	11.2.2. DES USAGES ACTUELS LIES A LA GEOGRAPHIE	21
6.1.2. LES ILOTS	14	11.2.3. UTILISER L'ESPACE A BON ESCIENT : LE MODELE D'AMENAGEMENT POUR QUI ? QUELS BESOINS ?	21
6.1.3. L'UNITE RESIDENTIELLE	14	11.2.4. ARPENTER ET FAIRE DECOUVRIR LE SITE – LES PREMIERES ACTIONS PEDAGOGIQUES	21
6.2. UN TISSU URBAIN CARACTERISTIQUE DE L'ECOCITE	14	11.3. PARTICULARITES LIEES A LA ZAC ATALANTE VIASILVA	21
6.2.1. UNE VILLE PASSANTE	14	11.4. DESCRIPTIF DU PROJET DES ESPACES PUBLICS	21
6.2.2. UN TISSU URBAIN ORIENTE VERS LE GRAND PAYSAGE ET RESPECTUEUX DU PATRIMOINE	14	12. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET	22
6.2.3. UN TISSU MIXTE ET DENSE AU DROIT DES CENTRALITES DU METRO (STATIONS ATALANTE ET CESSON-VIASILVA), CARACTERISTIQUE DES FUTURES CENTRALITES DE-VIASILVA	14		
6.2.4. UN RENOUVELLEMENT URBAIN CARACTERISTIQUE DE VIASILVA	15		
6.3. UN PROJET RESILIENT	15		
6.3.1. UN MAILLAGE CONTINU DU TERRITOIRE, CAPABLE DE S'ADAPTER AUX MODIFICATIONS PROGRAMMATIQUES ET AUX ALEAS CONJONCTURELS	15		
6.3.2. UNE TRAME PARCELLAIRE SIMPLE ET ADAPTABLE	15		
6.4. UNE AMBITION ENVIRONNEMENTALE FORTE	15		
6.5. DES ENJEUX ET TEMPORALITES DIFFERENTIES SELON LES SOUS-SECTEURS DU PROJET	15		
6.5.1. RENOUVELLEMENT URBAIN D'ATALANTE	15		
6.5.2. CREATION D'UN QUARTIER TECHNOLOGIQUE A CHAMPS BLANCS	15		
6.5.3. CREATION D'UN SECTEUR D'ACTIVITES SUR LE SECTEUR DE PATIS TATELIN	15		
6.5.4. CREATION D'UNE CENTRALITE AUTOUR DE LA STATION DE METRO CESSON VIASILVA	15		
7. LA PROGRAMMATION ET L'ORGANISATION SPATIALE DES ACTIVITES	16		

1. HISTORIQUE DE LA ZAC CHAMPS BLANCS

La ZAC Les Champs Blancs a fait l'objet d'un dossier de création en 2001 et d'un dossier de réalisation en 2002.

1.1. DOSSIER DE CREATION DE 2001

1.1.1. OBJECTIFS ET JUSTIFICATION DU PROJET INITIAL

Le dossier de création mentionne le souhait « d'augmenter l'offre foncière à vocation économique et de renforcer le pôle technopolitain d'Atalante-Beaulieu ». Pour cela, le site des Champs Blancs permettait de développer une zone d'aménagement concerté pouvant accueillir « des activités de même nature que celles déjà présentes sur Atalante Beaulieu, principalement liées aux hautes technologies de l'information, des établissements d'enseignements, ainsi que des équipements d'accompagnement nécessaires au bon fonctionnement du site. De par sa vocation technopolitaine, le site de Champs Blancs se développera de manière non-concurrentielle avec d'autres pôles d'activité de l'agglomération ».

De par la position géographique, à proximité des infrastructures routières, mais aussi de l'université, « les établissements bénéficieront d'une synergie en terme de recherche, de formation et de performance économique, ainsi que des moyens de télécommunications les plus innovants ».

La création de la ZAC Les Champs Blancs vise à conforter « la position de leader de l'agglomération rennaise dans le domaine des technologies de la communication ». Le site d'Atalante-Beaulieu regroupe la majorité des structures de ce secteur : entreprises, centres de recherches, grandes écoles de communication, Université de Rennes I.

Le dossier de création précise que « l'offre foncière et immobilière d'Atalante-Beaulieu étant arrivée à saturation, l'extension du site est devenue une priorité afin d'offrir des possibilités de développement aux entreprises déjà présentes, d'autoriser des nouvelles implantations et de conforter ainsi la position de l'agglomération rennaise en matière de technologies de télécommunications. »

Sur la base de ce constat, les élus ont décidé l'extension de la Technopole de Rennes Atalante-Beaulieu sur le site des Champs Blancs.

1.1.2. PROGRAMME GLOBAL PREVISIONNEL INITIAL

Le dossier de création de la ZAC Les Champs Blancs présente le programme global prévisionnel des constructions suivant :

« La ZAC, à vocation d'activités, est destinée à accueillir des constructions à vocation :

- Tertiaires,
- Services,
- Etablissements d'enseignements, des centres de formation,
- Restauration et hôtellerie,
- Equipements publics,
- Habitat collectif en liaison avec les établissements d'enseignements.

La Surface Hors Œuvre Nette (SHON) des constructions est limitée à 350 000 m². »

1.1.3. PERIMETRE INITIAL

La surface de la ZAC est d'environ 46 ha.

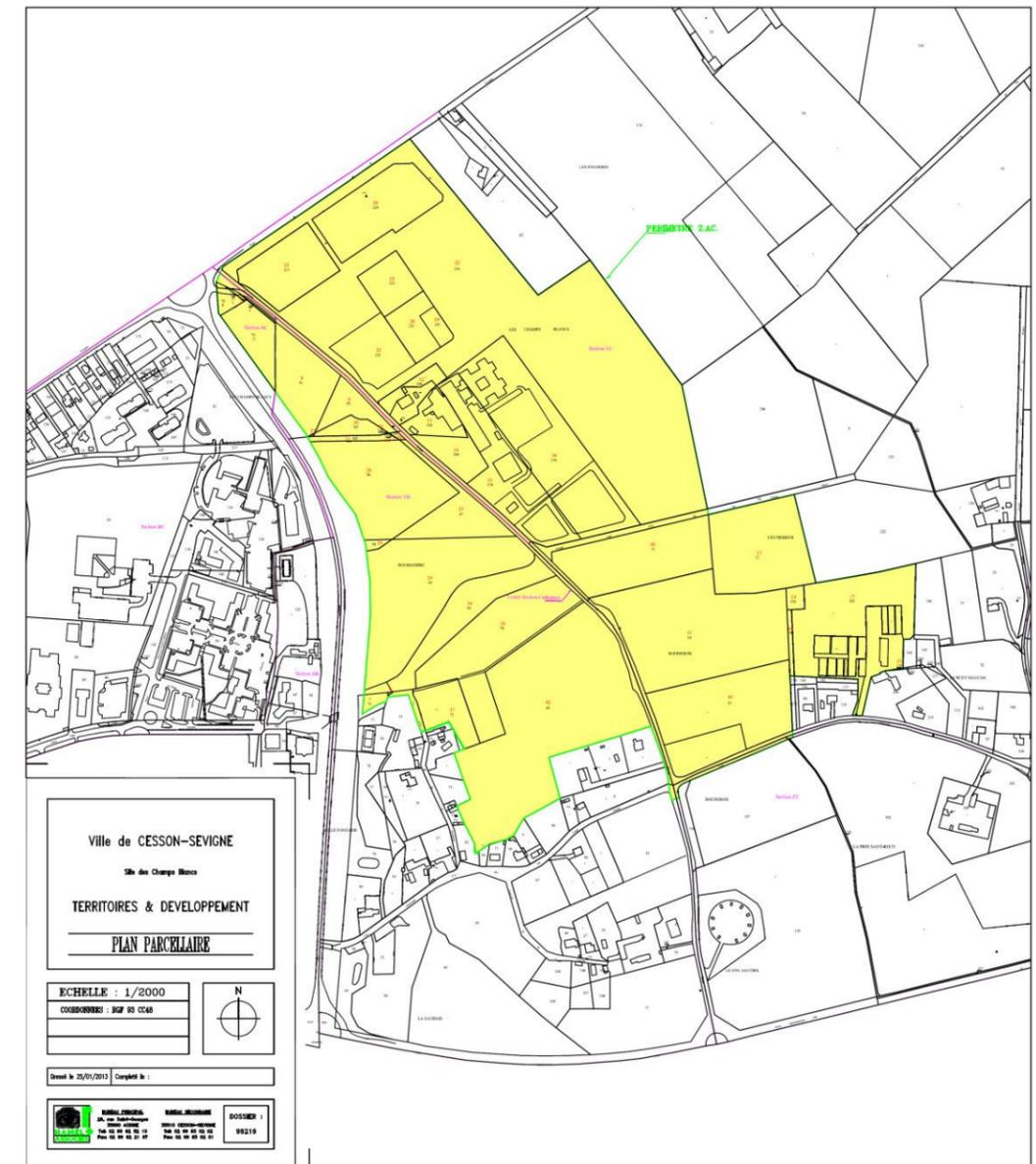


Fig. 1. Périmètre initial de la ZAC

1.1.4. ETAT D'AVANCEMENT DE LA ZAC INITIALE

Au 31/12/2015, les surfaces acquises représentent 35,3 ha soit 87% de la surface à acquérir, les 5,2 ha restant à acquérir sont propriétés de Rennes Métropole.

L'aménagement de la ZAC a démarré en partie nord et concerne la réalisation de :

- Voies circulables, cheminements piétons et cycles,
- Espaces verts d'accompagnement des voies,
- Bassins tampons,
- Pistes cyclables provisoires,
- Voie de desserte de la parcelle CBN14,
- Stationnement provisoire clôturé et contrôlé (pour l'IRT B Com) sur le lot CBN7,
- Stationnement provisoire empierré sur le lot CBN12b.

Au 31/12/2015, 61 255 m² de surfaces cessibles ont été vendues soit 21% des 290 000 m² de surfaces cessibles prévues au dossier de réalisation. Cela correspond à une surface de plancher de 69 637 m² SP soit 20% des 350 000 m² de surfaces de plancher (traduction des 350 000 m² SHON autorisés) prévues au dossier de réalisation.

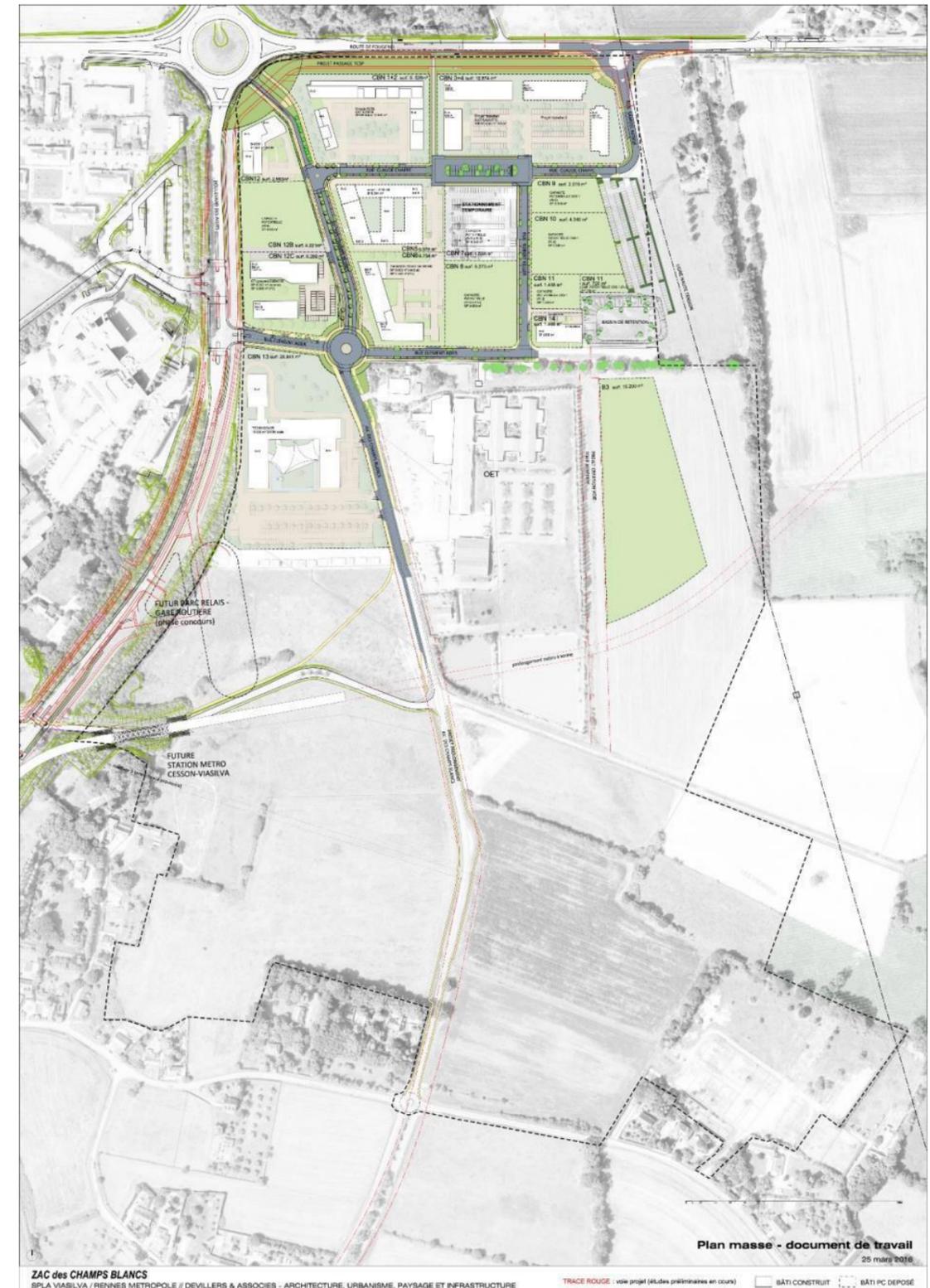


Fig. 2. Plan masse actualisé de la ZAC Les Champs Blancs
(source : dossier de création modificatif)

1.2. NAISSANCE DU PROJET DE L'ECOCITE VIASILVA

La réflexion sur le secteur de ViaSilva a commencé en 2006 avec les trois communes concernées (Rennes, Cesson-Sévigné et Thorigné-Fouillard) et Rennes Métropole.

Entre avril 2007 et avril 2009, les trois communes et Rennes Métropole ont constitué un groupement de commande (Rennes Métropole était le coordinateur), pilotant ainsi trois études de définitions, réalisées par trois équipes réunissant des compétences à la fois en urbanisme, en paysage, en sociologie prospective et en programmation :

- l'équipe Chemin Faisant - Michel Collin - Alain Bourdin - Pro-développement ;
- l'équipe Devillers – Transversal – Saunier – CVL ;
- l'équipe Reichen et Robert et Associés – Jacqueline Osty – Tetra.

À l'issue de ce travail, en juin 2009, la maîtrise d'ouvrage a retenu le projet de l'équipe de Devillers – Transversal – Saunier – CVL. Des orientations programmatiques et des principes d'aménagement ont alors été définis.

Une analyse multicritères des trois projets est présentée page suivante.

Le programme ainsi développé est **labellisé EcoCité** en novembre 2009 par le Ministère de l'Écologie du Développement Durable, des Transports et du Logement. Le projet croise ainsi l'urbanisme avec les transports et la mobilité durable, la trame verte et bleue et les enjeux énergétiques.

Suite aux études de définition, la réalisation d'un **plan directeur d'aménagement et de paysage** est confiée en 2010 à l'agence Devillers associée à Transversal (programmiste), CVL (urbanisme commercial) et Saunier et associés (Énergie).

De nouvelles orientations programmatiques et des principes d'aménagement sont alors définis et réinterrogent la programmation de la ZAC.



Fig. 3. Plan nature du plan directeur (source : Devillers et associés, 2011)

Tabl. 1 - Analyse multicritères des études de définition du programme ViaSilva

<p>Le projet de l'équipe Chemin Faisant - Michel Collin - Alain Bourdin - Pro-développement</p> 	<p>Projet de l'équipe Reichen et Robert Associés - Osty - Tetra</p> 	<p>Le projet de l'équipe Devillers - Transversal - saunier - CVL</p> 
<p>Volonté de désenclavement du site. La ville se montre sur la rocade « habitée ».</p> <p>L'agriculture inspire le projet. Un large espace dédié est conservé à l'Est du site, pour le maintien d'un lien agro-naturel privilégié avec la Vilaine. Un réseau de parcs diversifiés permet des usages et occupations variées.</p> <p>La voie romaine est traitée en allée forestière</p> <p>Le réseau de parcs pose l'armature urbaine. Un réseau de modes doux y est associé.</p> <p>Une gestion alternative : recueil des eaux dans le val de la Chalotais.</p> <p>Les densités sont optimisées selon le tracé du métro et les stations situées aux points stratégiques.</p> <p>Un cœur de projet attractif au rayonnement métropolitain : la canopée.</p>	<p>Recherche d'un équilibre des pleins et des vides comme armature ville/nature cohérente.</p> <p>Une forêt reconstituée au Nord et étendue au Sud de la rocade (reforestation). Des liens avec la Vilaine au Sud. Des espaces agricoles de contact conservés.</p> <p>De larges horizons conservés notamment au Sud et à l'Est. Reconfiguration des lisières.</p> <p>Des perméabilités et densités moindres au Sud du site en lien avec les quartiers existants avec une récupération des eaux de pluie aux points bas du site (le long de la route d'Acigné).</p> <p>Une centralité urbaine unique et plus dense située au point haut à la Chalotais</p> <p>Des circulations routières et TC qui s'inscrivent en faisceau Ouest/Est et des circulations douces avec leur propre structure.</p>	<p>Un programme qui s'inscrit dans la géographie du site, relief, occupation agricole, anciens chemins ruraux, patrimoine, motifs paysagers (structure bocagère).</p> <p>Extension de la forêt de Rennes et lien écologique privilégié Nord/Sud pour rejoindre la vallée de la Vilaine.</p> <p>Préservation des fonds de vallons et des zones humides dans un système de parcs permettant une gestion gravitaire et à ciel ouvert des eaux de pluie = chemin de l'eau.</p> <p>3 césures paysagères s'inscrivent dans les plus fortes pentes et dessinent les corridors</p> <p>Des centralités multiples aux densités renforcées qui s'inscrivent aux arrêts du métro et du BHNS et facilite la ville de proximité (services, commerces, emplois, équipements scolaires, ...).</p> <p>Un système de voiries hiérarchisé, avec des vitesses internes réduites.</p>



Scénario retenu

1.3. ETUDES PRE-OPERATIONNELLES DE LA ZAC

En 2012, des études préopérationnelles ont été engagées, pour faire émerger les premières opérations d'aménagement : la ZAC Les Pierrins, de compétence communale, et le « secteur d'étude ViaSilva Ouest », tel qu'initialement nommé, de compétence métropolitaine. C'est ce dernier point qui est développé ci-après.

1.3.1. « VIASILVA OUEST » : SECTEUR D'ETUDE EN 2012 ET 2013

Par délibération du conseil communautaire le 31 mars 2011, le secteur d'étude ViaSilva Ouest a été classé d'intérêt communautaire.

Les modalités opérationnelles d'une première étape de la réalisation de « ViaSilva » reposaient sur l'avancement, conjoint et étroitement coordonné, d'une part, de la ZAC cessonnaise « Les Pierrins » et, d'autre part, d'une nouvelle opération que Rennes Métropole souhaitait engager, en vue de prolonger et élargir l'étendue et l'objet de l'actuelle ZAC communautaire « Les Champs Blancs ».

Il était envisagé que cette nouvelle opération communautaire, qui devait prendre le nom de « ViaSilva Ouest », s'étende sur un site d'environ 150 ha (cf. plan ci-après) situé très majoritairement sur le territoire de la commune de Cesson-Sévigné mais aussi en partie sur le territoire de la commune de Rennes et principalement constitué par :

- l'actuelle ZAC communautaire « Les Champs Blancs », dans un périmètre et une programmation adaptés aux nouvelles options urbaines et tenant compte de la création d'un pôle d'échange autour de la station de « Cesson – ViaSilva » de la ligne B du métro ;
- le secteur d'extension urbaine compris entre le parc d'activités communautaire « Saint Sulpice », la rocade nord et la RD 386 ;
- une partie du quartier Atalante Beaulieu, cœur du technopôle rennais, dont l'aménagement initial constitua la première opération conduite par le District Urbain de l'Agglomération Rennaise.

Ces trois entités étaient bordées par deux axes viaires importants : la rue de Fougères, d'une part, et la RD 386 (Boulevard des Alliés), d'autre part, et reliées à la rocade nord (RN 136) par la Porte des Longchamps.

Les objectifs de cette opération étaient les suivants :

- mettre en œuvre les principes urbanistiques de « ViaSilva », dont une des dispositions clés consiste à réaliser des unités urbaines mixtes associant, autour d'espaces publics ouverts, toutes les fonctions urbaines : activités économiques, habitat, services et équipements ;
- développer la mixité fonctionnelle (habitat, services, équipements et emplois), en lien avec l'arrivée du métro ;
- tout en poursuivant l'accueil de fonctions économiques tertiaires supérieures, centrées autour des technologies de l'information et de la communication, dans le secteur de l'agglomération où le technopôle a vu le jour ;
- développer les liens fonctionnels et spatiaux entre les sites de Saint-Sulpice, Beaulieu et Les Champs Blancs ;
- mettre en place les moyens d'une maîtrise publique de l'évolution du site de Beaulieu ;
- atteindre un haut niveau de performance environnementale, ayant une valeur d'exemplarité.

Une concertation a eu lieu sur ce projet, et un bilan intermédiaire a été approuvé par Rennes Métropole, afin de délibérer sur la poursuite du projet et ses adaptations.

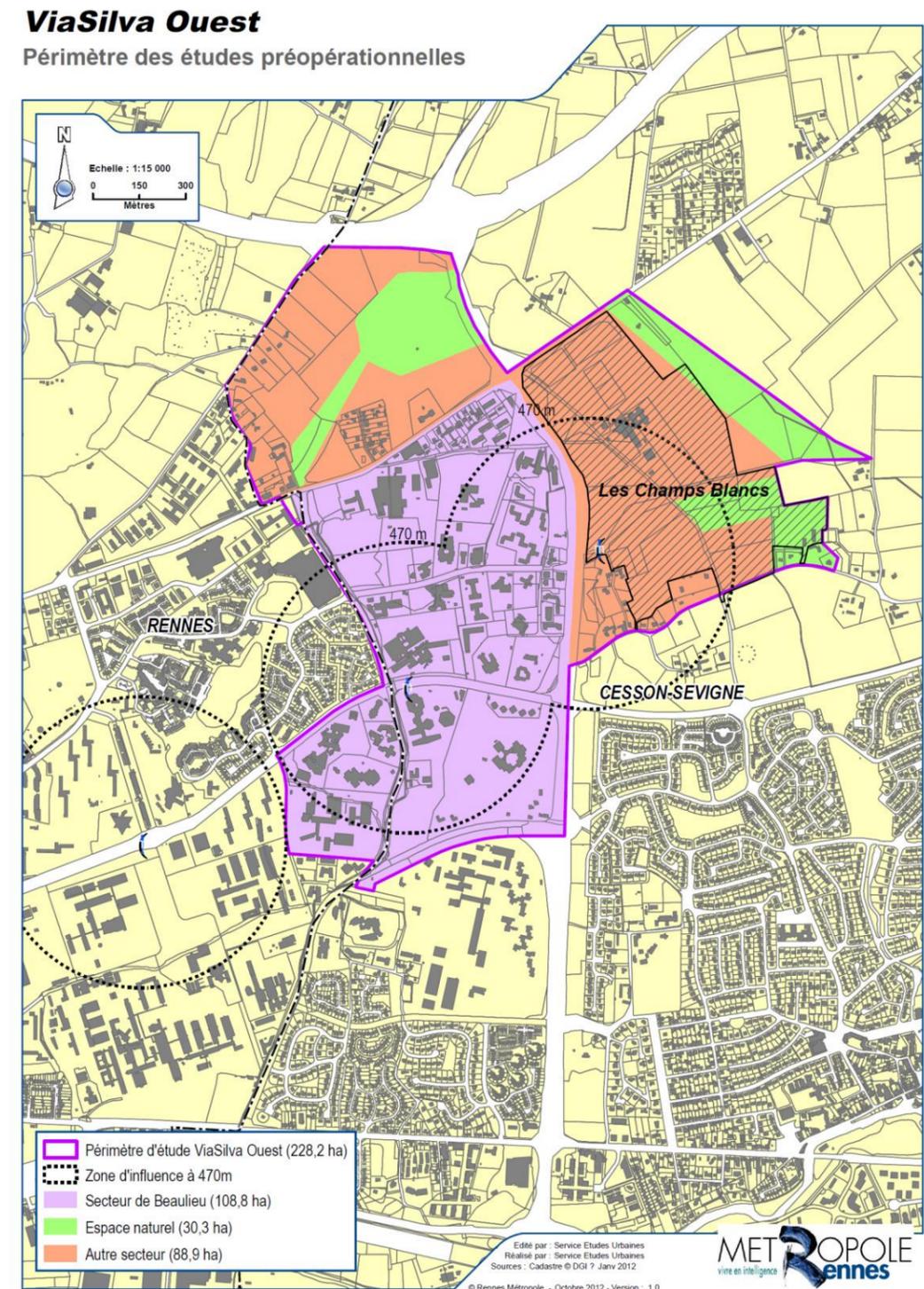


Fig. 4. Plan du périmètre du secteur d'étude en 2012 (source : dossier de création modificatif)

1.3.2. POURSUITE DES ETUDES PRE OPERATIONNELLES A PARTIR DE 2014 : MODIFICATION DE LA ZAC LES CHAMPS BLANCS, RENOMMEE ATALANTE VIASILVA

A partir de 2014, les études pré opérationnelles ont été reprises et finalisées selon les directives des nouveaux élus. Elles ont traité l'ensemble des thèmes (urbain, espaces publics, paysages, études d'impact, études énergie, études commerces, équipements, études de déplacement etc...) permettant de finaliser un projet urbain et un programme global de construction pour les deux ZAC (secteur ViaSilva Ouest et la ZAC Les Pierrins).

Le secteur d'étude « ViaSilva Ouest » a été renommé « Atalante ViaSilva ». Le périmètre opérationnel a été diminué (aujourd'hui, il représente 93 ha) et son programme de construction adapté.

Le dispositif envisagé et énoncé dans la délibération du 31 mars 2011 était celui d'une suppression de la ZAC « Les Champs Blancs » précédant la création de la ZAC précédemment nommée ViaSilva Ouest.

Après réflexion, une option différente a été choisie et c'est celle de la modification de la ZAC « Les Champs Blancs » qui a été retenue, en vue de faire évoluer son objet (ouverture à la mixité entre activités et habitat), son programme prévisionnel de construction et son périmètre (ZAC multi sites) et d'adopter, à l'occasion, la nouvelle dénomination « Atalante ViaSilva ». Cette opération, initialement fondée sur la compétence « Développement économique » de Rennes Métropole, sera conduite sur le fondement de la compétence « Aménagement de l'espace ».

1.3.3. COHERENCE DES REFLEXIONS

Les études pré opérationnelles pour la modification de la ZAC Les Champs Blancs (devenant Atalante ViaSilva) et de la ZAC Les Pierrins ont été menées conjointement, permettant d'obtenir une grande cohérence du projet urbain, du projet paysager de parcs, et du projet de trame verte et bleue.

Les fondamentaux de ViaSilva ont ainsi pu être affirmés et déclinés dans les opérations d'aménagement, et les études d'impact ont pu être menées conjointement.

2. LES FONDAMENTAUX DE VIASILVA

ViaSilva est un projet de développement urbain, essentiellement situé sur la commune de Cesson-Sévigné, et en partie sur Rennes et Thorigné-Fouillard. Idéalement desservi, au cœur de la métropole, il s'inscrit dans la continuité des quartiers d'habitat existants et de la Technopole Atalante Beaulieu.

La dénomination de ViaSilva exprime des principes d'urbanisation qui guideront les opérations à venir (Les Pierrins et Atalante ViaSilva), et celles qui suivront.

ViaSilva repose sur quelques principes clés :

Ce projet répond, de façon progressive, concrète et réaliste, à des enjeux d'accueil de nouveaux habitants et de nouveaux emplois, dans un cadre de vie de qualité, en cohérence avec les orientations du territoire.

Il se réalisera par étapes, par quartiers successifs, les premiers étant Les Pierrins et Atalante ViaSilva, combinant extension et renouvellement urbain.

Ce projet se construit en relation avec les quartiers existants (cheminements, circulation, partage d'équipements et de services), et s'appuie sur une mobilité facilitée par l'arrivée du métro et sa connexion à tous les autres modes de déplacement (bus, vélos, voiture...).

Il développe au meilleur niveau des principes de gestion urbaine durable (espaces verts, eau, énergie, transports, déchets,...).

Enfin, ce projet se bâtira avec les habitants et les salariés du site, les Cessonnais et les autres habitants de la Métropole.

ViaSilva doit accueillir une nouvelle population et renouveler l'offre de logements : en proposant une diversité de type d'habitat et une **gradation** de la **densité** en fonction de la proximité du métro. Le projet confirme l'ambition d'un usage optimisé des sols conformément aux dispositions du SCOT et du PLH approuvé en décembre 2015 (pour la mesure de cette règle, les m² d'activités souhaités pour la mixité fonctionnelle sont comptabilisés comme des « équivalents logements »).

Une diversité de l'offre est proposée, répondant aux contraintes économiques des ménages d'aujourd'hui. Ainsi, des maisons individuelles sont envisagées sur des terrains de taille modeste (terrains en moyenne de 200 m², mais aussi des terrains de 150 m² et quelques terrains de 350 m²), en complémentarité des collectifs et petits collectifs. Les vues, les usages et l'intimité seront des éléments forts pour approfondir la conception des îlots.

ViaSilva poursuit la démarche de la « ville nature » en s'appuyant sur un territoire particulièrement favorable à l'écologie et structuré autour de vastes espaces naturels. La **trame verte et bleue est la structure du projet** car la protection et la mise en valeur des zones écologiques est un principe fondateur.

La « ville jardin » est affirmée par des « rues jardins » aux cœurs des îlots, reliant les quartiers au parc et les circulations vélo au métro. Les hameaux existants préservés et les nouveaux quartiers, mêlant logements, activités et équipements, s'ouvriront sur les parcs et seront irrigués par un réseau de chemins et de jardins, vers la Forêt de Rennes et la Vilaine.

ViaSilva, c'est également un projet de développement économique et de recherche qui participera à renforcer la compétitivité et l'excellence technopolitaine, vitrine du dynamisme de la Métropole. Par ailleurs, une diversité des emplois sera recherchée en augmentant l'offre immobilière pour les PME pour que de nouvelles entreprises et de nouveaux services s'installent.

Le développement de **commerces, d'équipements et de services** sont indispensables aux cœurs des quartiers : une **programmation** commerciale et d'équipements est prévue et une réflexion sur les **services urbains** innovants, pour les salariés et les habitants se poursuit.

Les voies structurantes seront aménagées pour accueillir les nouveaux habitants et emplois, et pour renforcer les liens avec les villes existantes de Cesson-Sévigné et Rennes.

Ainsi, il est possible à ce jour de proposer un **projet urbain cohérent et complémentaire** pour chacune des deux premières opérations d'aménagements, ainsi que pour les aménagements des infrastructures importantes (métro, voies primaires).

C'est ce développement raisonné et ambitieux qui permettra à Cesson-Sévigné de conforter sa qualité de vie, qualité qui doit beaucoup à l'offre d'habitat, d'emplois, d'équipements et d'espaces publics, que ViaSilva viendra enrichir.

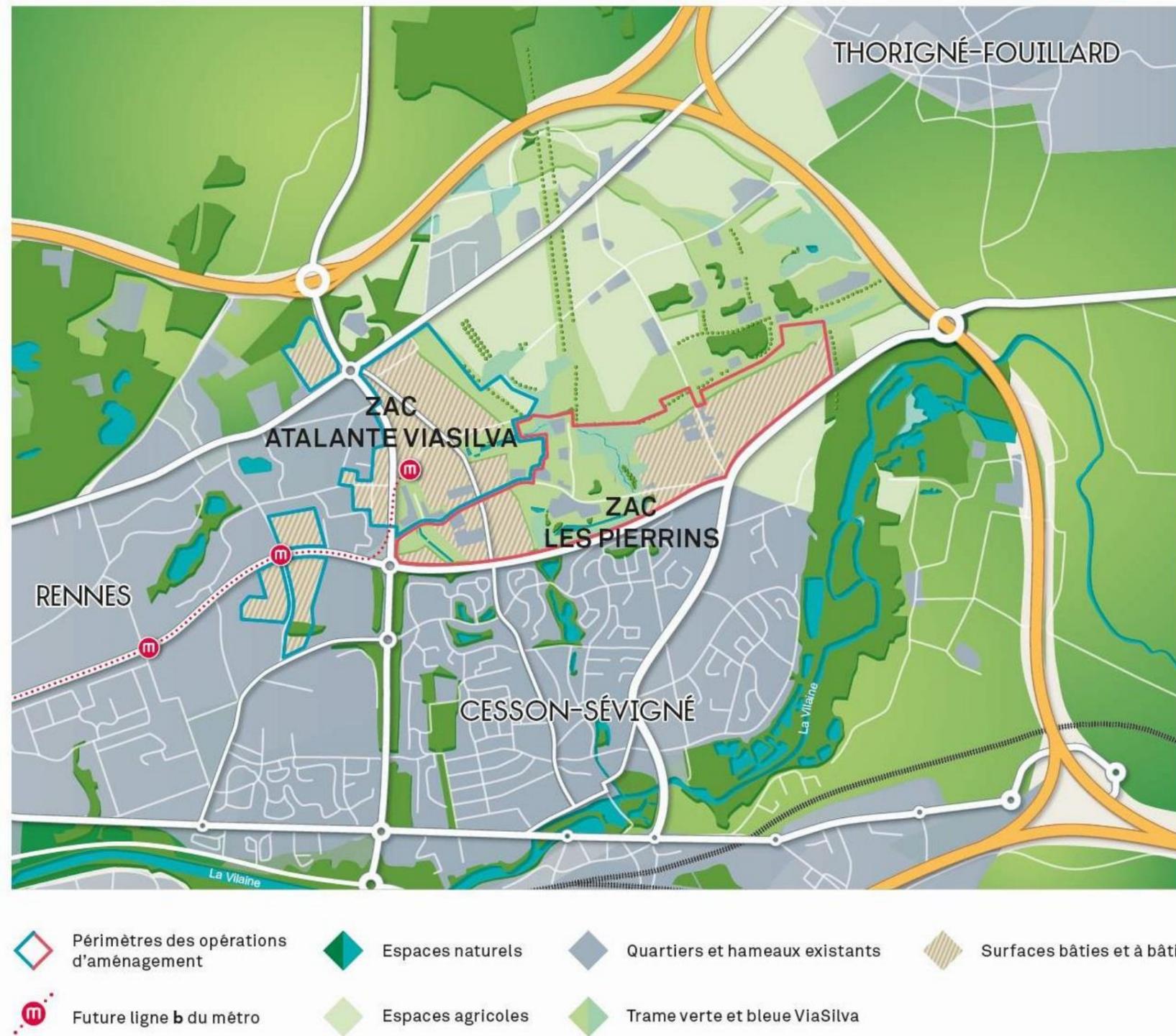


Fig. 5. Les principes fondamentaux de ViaSilva (source : SPLA, 2015)

3. LES OBJECTIFS DE LA ZAC MODIFIEE MULTI-SITES

Lors de sa réunion du 25 octobre 2012, le Conseil Communautaire a fixé **quatre objectifs** à « Atalante ViaSilva » (dont le nom provisoire était ViaSilva Ouest) :

- poursuivre le développement économique du site technopolitain « Beaulieu – Saint Sulpice – Champs Blancs » ;
- inscrire la desserte à venir du secteur par la ligne b du métro dans un projet d'ensemble en terme de mobilité et déplacements ;
- mettre en œuvre le projet urbain de « ViaSilva » : une ville « mixte » et des proximités ;
- inscrire cette opération dans une démarche spécifique de développement durable.

Le dispositif envisagé et énoncé dans la délibération du 31 mars 2011 était celui d'une suppression de la ZAC « Les Champs Blancs » précédant la création de la ZAC « Atalante ViaSilva ».

Aujourd'hui, sur le plan procédural, l'avancement des études conduit à s'orienter vers une option différente qui est celle d'une modification de la ZAC « Les Champs Blancs », créée initialement sur le fondement de la compétence « Développement économique » de Rennes Métropole, en vue de faire évoluer son objet (ouverture à la mixité entre activités et habitat), son programme prévisionnel de construction et son périmètre et d'adopter, à l'occasion, une nouvelle dénomination : « Atalante ViaSilva » sur le fondement de la compétence « Aménagement de l'espace ».

Les principaux objectifs de la ZAC sont les suivants :

1. Poursuivre le développement économique du site technopolitain «Atalante Beaulieu – Saint Sulpice – Champs Blancs»

Le premier objectif assigné à l'opération ZAC Les Champs Blancs, qui était d'assurer la poursuite du développement du site technopolitain, conserve toute son actualité.

Cet objectif a été complété et étendu au périmètre plus large constitué par «Atalante Beaulieu – Saint Sulpice – Champs Blancs», au vu des premières rencontres avec les acteurs de la Technopôle, d'une part, et des deux études conduites par Rennes Métropole d'autre part. La première étude a concerné le devenir de la Technopole, en tant qu'outil d'accélération et de dynamisation des filières cible et «territoire du développement» ; la deuxième a concerné notamment la question du devenir du parc immobilier existant sur la Technopole, dans le contexte de l'émergence d'opérations de renouvellement urbain sur ce site.

On en retiendra globalement la confirmation de l'opportunité d'ouvrir la Technopole Atalante Beaulieu à une «mixité urbaine» aux abords des stations de métro par l'introduction de logements, de services marchands, et de tout ce qui fait la diversité et donc la richesse d'un cadre de vie urbain plurifonctionnel. Cependant, cette évolution ne doit pas compromettre la singularité de la Technopole, sa lisibilité, les synergies qu'elle permet par le foisonnement et le voisinage des acteurs économiques.

L'orientation stratégique est ainsi la suivante :

- constituer des pôles de mixité urbaine et de services autour des deux stations concernées de la ligne b du métro, «Atalante» et «Cesson-ViaSilva», tout en confirmant la vocation tertiaire et enseignement sur les autres parties du quartier Atalante Beaulieu ;
- offrir des potentialités d'accueil complémentaires pour des implantations économiques sur la partie Est du secteur du Patis Tatelin, afin de bénéficier de l'attractivité offerte par la lisibilité du site depuis les axes viaires voisins et la proximité de l'IRT B-Com.

2. Inscrire la desserte à venir du secteur par la ligne b du métro dans un projet d'ensemble en termes de mobilité et déplacements

L'accessibilité est un élément stratégique pour l'attractivité, notamment économique, de ce secteur. Actuellement, une part très largement prépondérante des déplacements est assurée par l'usage de la voiture individuelle, tant à destination du secteur qu'à l'intérieur même de celui-ci, avec les inconvénients que cela induit : saturation du trafic aux heures de pointes et mobilisation foncière pour le stationnement en particulier. Face à ce constat, dans le contexte favorable constitué par l'essor progressif des modes doux et le renchérissement du coût de la motorisation individuelle, une mutation des comportements pourra être organisée dans le cadre de la mise en place de l'opération Atalante ViaSilva, la desserte à venir par la ligne b du métro constituant une opportunité majeure pour une action volontaire dans ce domaine.

Par ailleurs, l'implantation du parc relais et de la gare bus à proximité immédiate de la station de métro ligne b «Cesson - ViaSilva», permettra de **créer un pôle multimodal performant**.

L'objectif de Rennes Métropole est de permettre une **réduction de la part des déplacements automobiles**, l'essor des nouveaux usages (covoiturage, auto-partage,...) tout en apportant des réponses aux besoins à court terme, notamment en termes de stationnement.

Des actions sont d'ores et déjà engagées :

- déploiement des réseaux de transports collectifs (création de la ligne Express reliant Beaulieu à la gare de Cesson-Séviigné en 2011, prolongement de la ligne STAR majeure n° 1 vers Les Champs Blancs coordonné avec la mise en service du premier programme immobilier sur ce site),
- accompagnement des Plans de Déplacement d'Entreprises (PDE) : la mise en place d'un Plan de Déplacement Interentreprises (PDIE) a été impulsée sur la Technopole par Rennes Métropole,
- création de parcs de stationnement deux roues sécurisés,...

L'ensemble des cheminements doux, existants ou potentiels, devra être développé, afin de favoriser les pratiques de proximité.

3. Décliner le projet urbain de ViaSilva dans le contexte spécifique du territoire de Atalante ViaSilva

«ViaSilva» a vu le jour afin de répondre aux défis posés par les évolutions urbaines actuelles. L'ambition initiale était de construire une ville «mixte», de la proximité, économe d'espace et d'énergie, ouverte sur la nature et respectueuse de l'environnement, fruit d'une recherche particulière de qualité dans sa conception urbaine, architecturale et paysagère.

La spécificité d'Atalante ViaSilva peut être déclinée comme suit :

- coordonner les aspects fonctionnels, programmatiques, urbanistiques et opérationnels de la ZAC Atalante ViaSilva avec la ZAC cessonnaise «Les Pierrins» ;
- accueillir la part prépondérante des activités économiques prolongeant la Technopole ;
- **développer des pôles d'intensité urbaine** (services, mobilité, ...) autour des stations du métro ;
- développer une **trame de composition intégrant le végétal au cœur du projet** d'aménagement en vue de répondre à l'image de «ville-jardin» qui est un des éléments-clés de l'identité urbaine de Cesson-Sévigné, où prend place l'essentiel du projet ;
- graduer la densité à partir du métro vers les parcs, diversifier les formes urbaines et les gabarits, depuis les collectifs jusqu'à l'habitat individuel.

4. Inscrire cette opération dans une démarche spécifique de développement durable

La co-élaboration du projet avec l'ensemble des acteurs concernés est une donnée essentielle, pour une meilleure maîtrise de l'impact environnemental et énergétique du projet.

Les dispositions découlant de l'actualisation des documents de planification territoriale seront prises en compte, notamment celles :

- Du Schéma de Cohérence Territoriale, dont la révision a été approuvée le 29 mai 2015,
- Du Programme Local de l'Habitat, approuvé en décembre 2015, pour une durée de 6 ans (2015-2020),
- Du Plan de Déplacement Urbain, en cours d'élaboration,
- Du Plan Climat Air Energie Territorial en cours d'élaboration à l'échelle de Rennes Métropole, en constituant, selon des axes à définir, un champ d'application, voire d'expérimentation privilégié.

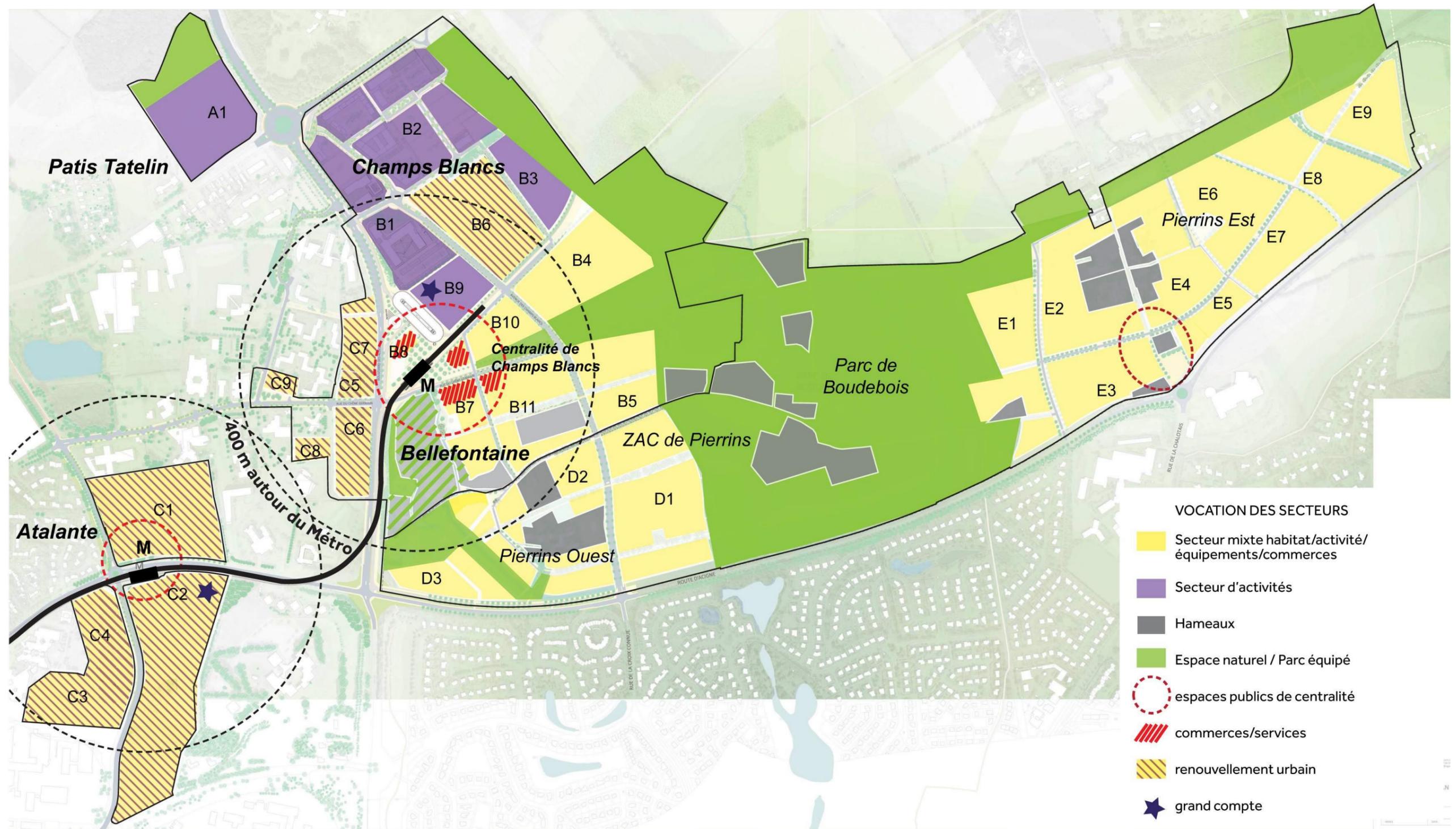


Fig. 6. Carte des vocations des secteurs (source : Devillers et associés, Février 2017)

4. LE PERIMETRE DE LA ZAC MODIFIEE

Le périmètre, d'une surface initiale de 43 ha, s'agrandit à hauteur de 93 ha, incluant plusieurs sites (et donc plusieurs périmètres).

Il comprend les secteurs suivants :

- au Nord-Ouest : une partie du secteur dit du Pâtis Tatelin, à proximité du rond-point de Vaux et de la section nord du Boulevard des Alliés,
- à l'Ouest : une partie du secteur Atalante, autour des stations de métro Atalante et Cesson-ViaSilva,
- Au Nord : le secteur «Les Champs Blancs » jusqu'à la station de métro,
- Au Sud : le secteur des hameaux de Bouriande et de Belle Fontaine, jusqu'en limite de la ZAC Les Pierrins.

Le boulevard des Alliés est inclus en partie dans le périmètre de la ZAC, pour pouvoir adapter son emprise foncière ainsi que celle des îlots le bordant. Son aménagement ne fait pas partie du programme de la ZAC en tant que tel, et il fera l'objet d'un dossier Loi sur l'Eau spécifique (en régime de « Déclaration »).

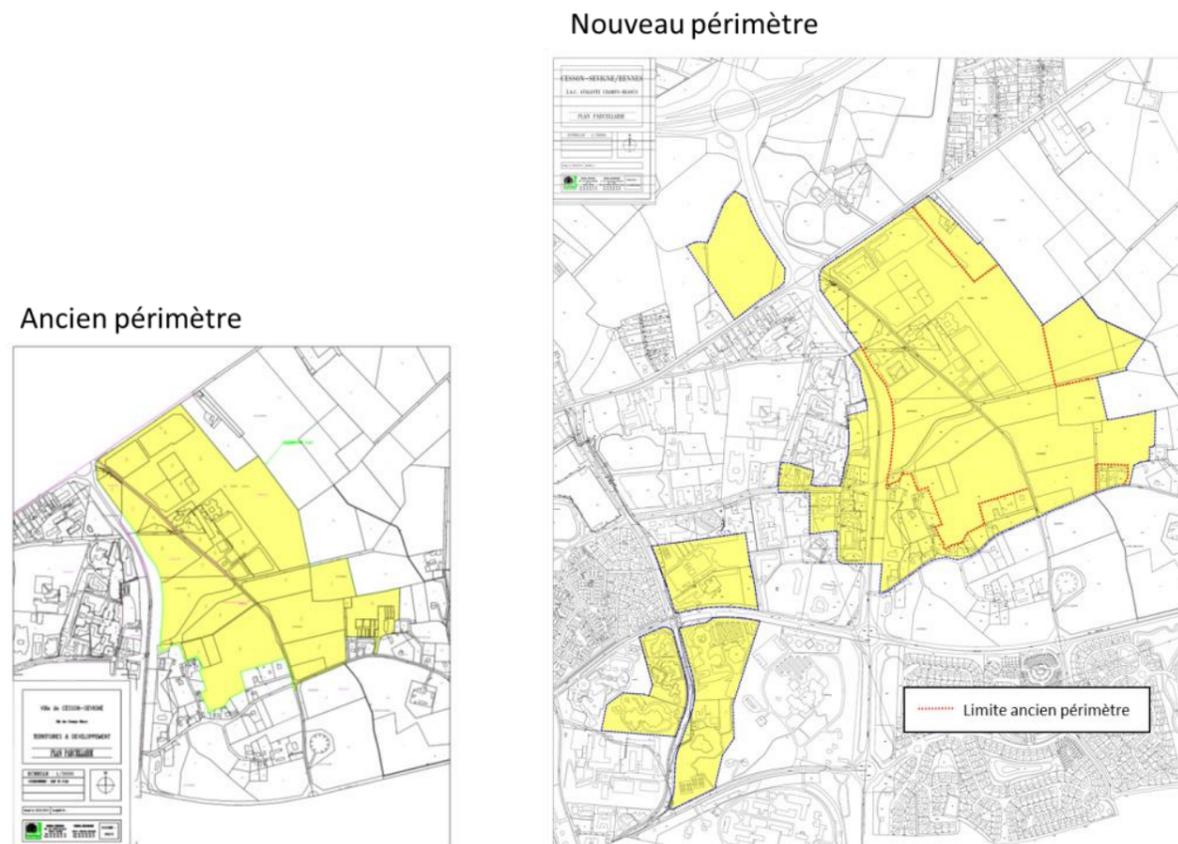


Fig. 7. Périmètre modifié de la ZAC en 2016

5. LA PROGRAMMATION DE LA ZAC MODIFIEE MULTI-SITES

Deux stations de métro sont à proximité ou incluses dans ce périmètre : il s'agit des stations Atalante et Cesson-ViaSilva.

Le périmètre modifié de ZAC est découpé en quatre secteurs distincts :

- au Nord : une partie de Pâtis Tatelin, à proximité du rond-point de Vaux
- à l'Ouest du bd des Alliés : une partie d'Atalante (zone de renouvellement urbain) à proximité des deux stations de métro, rue Chêne Germain et rue Clos Courtel,
- à l'Est du bd des Alliés : le secteur de Champs Blancs,
- au Sud-Est : les hameaux de Belle Fontaine, La Rochelle et Bouriande.

Un programme de constructions d'environ 575 000 m² de surface de plancher (500 000 m² environ de surface de plancher nouveaux et 75 000 m² de surface de plancher environ construits ou cédés sur Champs Blancs)

- dont environ 215 000 m² de surface de plancher logements soit environ 3 100 logements (selon renouvellement urbain) ou 6 500 habitants environ,
- dont environ 356 000 m² de surface de plancher activités et équipements (dont les 75 000 m² de surface de plancher environ construits ou cédés déjà évoqués) et environ 4 000 m² de surface de plancher de commerces (soit environ 7 000 emplois nouveaux, hors emplois déjà présents sur la zone et dans les bureaux déjà construits sur Champs Blancs)

Sur cette ZAC, en secteur d'extension urbaine, la densité est en moyenne de 80 logements ou équivalents par hectare (selon les modalités de calcul du SCOT ¹).

¹ SCOT : « Dans le cas d'une urbanisation nouvelle mixte comportant une part significative de locaux d'activités (bureaux...), la surface de plancher totale de ces derniers devra être convertie en équivalent logement (fixé à 70m² SP) »

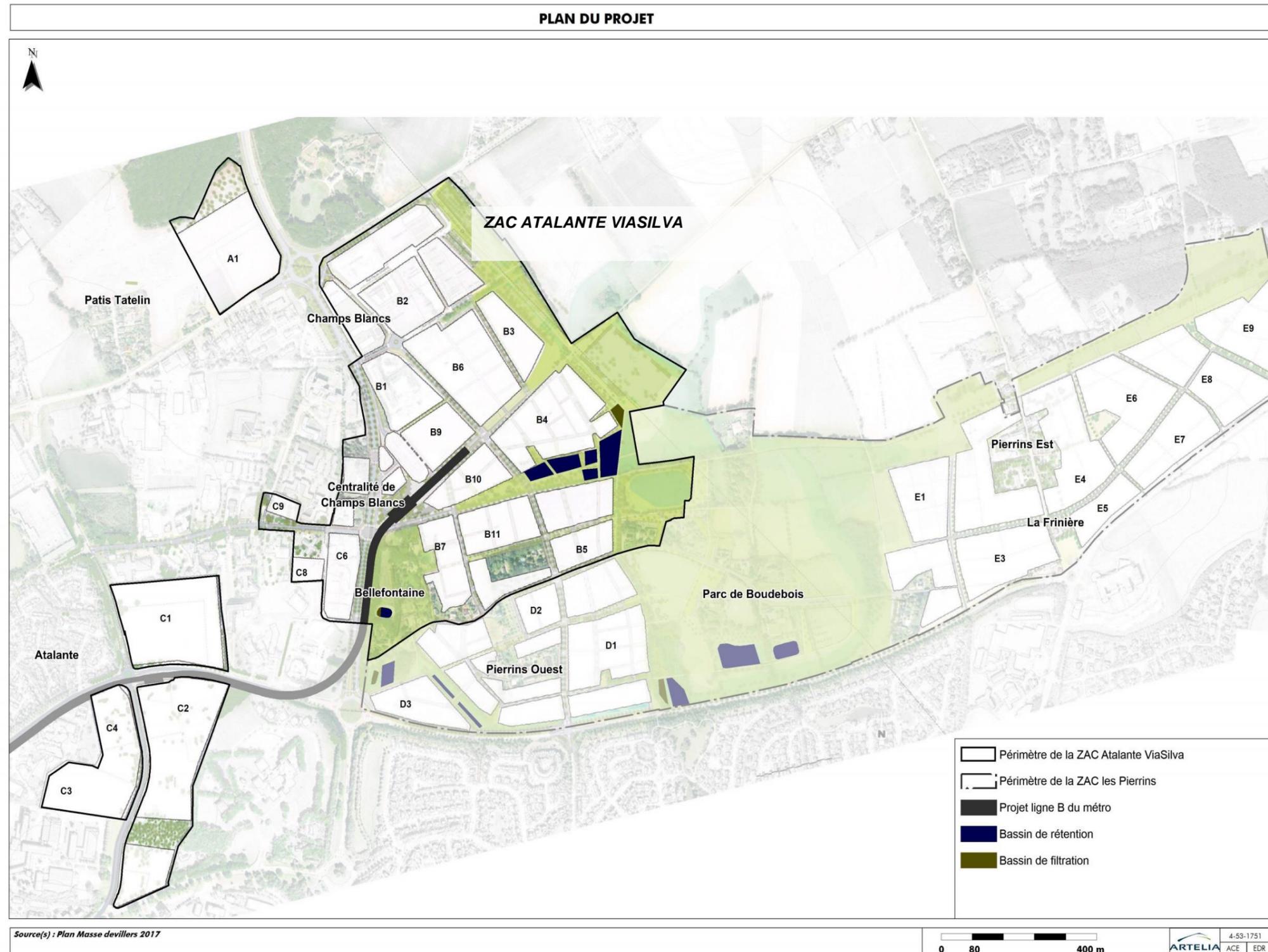


Fig. 8. Périmètre de la ZAC ATALANTE VIASILVA et secteurs associés (source : Devillers et associés, 2017)

6. LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT

A l'échelle de la ZAC, les enjeux principaux sont de mettre en œuvre les ambitions ViaSilva en **créant de nouveaux quartiers rayonnants autour des stations de métro et autour des parcs**, conciliant les constructions neuves avec la préservation des hameaux.

Outre les thématiques centrales de ViaSilva (la ville dont la trame est un jardin ; articuler mobilités et proximités ; construire des quartiers vivants), le projet urbain s'efforce de se fonder sur les principes suivants :

- Une stratification des unités de voisinage cohérente jusqu'à la plus petite échelle,
- Mettre en place dès la première phase un tissu urbain caractéristique de ViaSilva, à la fois en forme urbaine et en vocation,
- Imaginer un projet « résilient », c'est-à-dire adaptable dans le temps.

6.1. UNE STRATIFICATION DES UNITES DE VOISINAGE

Il s'agit de hiérarchiser le territoire en sous entités cohérentes et décliner les échelles de proximités, pensées pour ViaSilva dans le plan directeur à l'échelle du quartier, jusqu'à la parcelle.

6.1.1. LE QUARTIER

Entre 30 et 50 ha, les quartiers sont délimités par les infrastructures primaires du projet, infrastructures viaires ou paysagère (parcs et corridors). Ils sont composés de 6 à 8 îlots en général et sont orientés autour d'une centralité.

Dans le périmètre de la ZAC, on dénombre 4 futurs secteurs qui pourraient devenir des quartiers : Atalante, Champs Blancs, la centralité de Belle Fontaine et Patis Tatelin.

6.1.2. LES ILOTS

Entre 5 et 8 ha, les îlots sont desservis par la trame principale et secondaire : leurs formes et leurs limites sont directement liées au travail sur l'urbanisation et la topographie.

A l'échelle de la ZAC, on dénombre une vingtaine d'îlots potentiels comprenant à la fois des surfaces constructibles en extension urbaine, et d'autres en renouvellement urbain.

6.1.3. L'UNITE RESIDENTIELLE

Chaque îlot comprend entre 3 et 7 unités (« résidentielles » quand il s'agit de logement). Ce nombre varie en fonction de la taille et de la vocation de l'unité. L'unité est composée de plusieurs bâtiments ou de parcelles ou de lots et leur découpage fait l'objet d'un découpage minimum. Des voies tertiaires desservent les constructions, l'idée étant d'organiser une certaine porosité pour faciliter les déplacements au sein des quartiers.

Le pays rennais est fortement marqué par le développement de typologies individuelles et intermédiaires innovantes. Dans ViaSilva et en particulier dans la ZAC Atalante ViaSilva, les densités proposées permettent de mettre en œuvre au sein des îlots ces typologies appréciées qui offrent la possibilité de multiplier les systèmes de desserte en affinant le plus possible la trame piétonne.

6.2. UN TISSU URBAIN CARACTERISTIQUE DE L'ECOCITE

La ZAC Atalante ViaSilva est composée de morceaux de territoires aux caractéristiques distinctes, parfois éloignés les uns des autres et difficiles à traverser.

Il s'agit donc de donner à lire une **identité urbaine cohérente nouvelle et forte** mettant en avant dès le départ des ambiances urbaines reconnaissables et propres à ViaSilva. Cette identité se décline à travers plusieurs principes que le projet de la ZAC va appliquer dans le dessin des différents quartiers.

6.2.1. UNE VILLE PASSANTE

Dans ViaSilva, l'habitant et l'utilisateur des espaces publics évoluent dans un autre univers que celui du périurbain rennais : il s'agit de dessiner « la ville dont la trame est un jardin » et de « penser des circulations très douces ». Les modes doux deviennent donc le mode principal de déplacement à l'intérieur des quartiers, puisque toute la stratégie de déplacement est tendue vers une réduction de la part de la voiture. La ville doit être la plus passante possible, notamment pour les modes doux. Pour autant, la variété des parcours et la multiplicité des points de vue doivent permettre de caractériser le tissu et de se repérer dans la ville. Le lien avec le paysage dans ce contexte est source d'inspiration : installations à flanc de coteau, belvédère, chemins en dénivelé, cheminements en escaliers peuvent sur certaines parties de la ZAC (sur le secteur de Champs Blanc notamment) composer une scénographie d'approches qui enrichissent la trame passante.

6.2.2. UN TISSU URBAIN ORIENTE VERS LE GRAND PAYSAGE ET RESPECTUEUX DU PATRIMOINE

Le tissu urbain de ViaSilva se déploie, se plie et déplie autour d'un réseau de parcs.

A l'échelle d'Atalante ViaSilva les nouveaux quartiers de Patis Tatelin à Champs Blanc seront en bordure de la campagne (en attendant les phases ultérieures).

L'inscription du tissu dans la pente grâce à des systèmes de venelles parallèles ouvrent le cœur de quartier vers le paysage, rendant très perméable cette lisière habitée.

L'intégration du patrimoine vivant est également un enjeu porteur d'identité. Du petit hameau (Belle Fontaine) en passant par des mares et haies bocagères, l'intégration des patrimoines urbains, architecturaux et paysagers aideront à fonder l'identité du projet ViaSilva et de la ZAC Atalante ViaSilva.

6.2.3. UN TISSU MIXTE ET DENSE AU DROIT DES CENTRALITES DU METRO (STATIONS ATALANTE ET CESSON-VIASILVA), CARACTERISTIQUE DES FUTURES CENTRALITES DE-VIASILVA

Au sein de la ZAC Atalante ViaSilva, les stations de métro créent des pôles d'attractivité et des centralités qui permettent de développer des services. Les centralités sont un sujet particulièrement fondateur puisque ce sont elles qui doivent faire la démonstration que le modèle des mobilités douces fonctionne grâce à la mise en place de tous les services de proximités nécessaires, situés dans ces centralités.

Ainsi, si la centralité est suffisamment dense et mixte, les commerces et services pourront s'y installer, créant ainsi des pôles de proximité.

6.2.4. UN RENOUVELLEMENT URBAIN CARACTERISTIQUE DE VIASILVA

Si le renouvellement urbain d'Atalante possède naturellement ses caractéristiques propres, liées aux dynamiques économiques, il doit également être pensé dans la continuité du projet ViaSilva. C'est dans ce contexte que le projet est attentif à la création d'un maillage fin pour faciliter les mobilités douces, à la mise en valeur du patrimoine végétal existant, et à l'introduction de points **d'intensité urbaine** permettant de **créer une ville des proximités**.

6.3. UN PROJET RESILIENT

Le projet a pour ambition d'être compatible avec différents scénarii programmatiques, en fonction de l'évolution de la conjoncture dans les 30 prochaines années (« en 30 ans tout change sauf la géographie »). Pour ce faire, quelques principes simples le fondent :

6.3.1. UN MAILLAGE CONTINU DU TERRITOIRE, CAPABLE DE S'ADAPTER AUX MODIFICATIONS PROGRAMMATIQUES ET AUX ALEAS CONJONCTURELS

Au cœur des îlots, la majorité des voies est traitée en **zone de rencontre**. Ainsi seules les voies primaires (boulevards des Alliés, route de Fougère, route d'Acigné) et secondaires (rue du Chêne Germain, avenue des Champs Blancs, rue du Clos Courtel) présenteront des caractéristiques de voie urbaine classique à double sens. La plupart des autres voies donnent la priorité dans leur aménagement aux modes doux. Cependant, si le plan de circulation esquissé met aujourd'hui l'accent sur le partage des espaces, la place dominante est accordée aux modes doux et aux piétons, à la desserte partielle des îlots, à l'utilisation du sens unique (fonctionnement en boucle) afin de contraindre la voiture. Ce plan peut évoluer dans le temps afin de corriger d'éventuels dysfonctionnements.

Ainsi la structure de desserte est conçue comme étant passante pour tous les véhicules utilitaires (pompiers, ambulance) et ce, à l'échelle la plus fine du projet. De cette manière, le plan de circulation, qui détermine la place accordée à la voiture, peut évoluer dans le temps. Cette flexibilité des usages est essentielle dans le cadre d'un projet résilient, qui doit pouvoir accueillir différents programmes sur le temps long du projet.

6.3.2. UNE TRAME PARCELLAIRE SIMPLE ET ADAPTABLE

Si le découpage du parcellaire et de sa desserte a le pouvoir de marquer fortement les ambiances d'une ville, et d'en faire son charme c'est qu'il a, s'il est rationnel, la capacité de s'adapter à différents programmes et de réserver ainsi au détour d'une venelle une surprise programmatique ou formelle que l'on n'attendait pas. Pour être adaptable, **ce parcellaire doit être relativement régulier** en s'inspirant d'un principe de grille qui se déformerait en fonction du sol, et des polarités voisines (parc, centralité, liaison majeure). Le « pas » (distance minimale entre deux limites parcellaires) choisi doit pouvoir permettre d'accueillir aussi bien de l'habitat individuel que de l'habitat intermédiaire ou des logements collectifs de diverses densités ou encore des petites entreprises.

6.4. UNE AMBITION ENVIRONNEMENTALE FORTE

Plusieurs thématiques environnementales doivent impérativement être testées et déclinées dès la première phase de ViaSilva et notamment sur la ZAC Atalante ViaSilva. Ainsi les questions suivantes seront déclinées à chaque phase opérationnelle de la ZAC de manière progressive :

- Une politique de mobilité en faveur des modes doux articulée avec l'offre de proximité.
- La question **des eaux pluviales** devra faire l'objet **d'une gestion** plus large et alternative de grande ampleur. La **mise en valeur des espaces naturels** existants et la création d'une biodiversité plus riche que celle actuellement existante sur la ZAC, la **réduction des îlots de chaleur**, et la **gestion de la qualité de l'air** seront des objectifs que le projet s'attachera à gérer.
- La **question énergétique** est traitée à chaque étape avec un niveau d'ambition sans cesse croissant et le plus poussé possible en fonction des différents programmes, à la fois sur le **plan de la production** que sur celui de la **consommation**.

6.5. DES ENJEUX ET TEMPORALITES DIFFERENTIES SELON LES SOUS-SECTEURS DU PROJET

6.5.1. RENOUVELLEMENT URBAIN D'ATALANTE

Le renouvellement urbain d'Atalante s'engagera naturellement autour des stations de métro avec la mise en service de ce dernier. Ainsi, une mutation sera possible pour une mixité fonctionnelle (avec la possibilité de réaliser du logement) et une densification des parcelles sur ces secteurs spécifiques inclus dans la ZAC.

6.5.2. CREATION D'UN QUARTIER TECHNOPOLITAIN A CHAMPS BLANCS

La création du quartier de Champs Blancs sera poursuivie, pour continuer à offrir une gamme d'immobilier tertiaire et pour les PME adapté aux activités de la Technopôle.

6.5.3. CREATION D'UN SECTEUR D'ACTIVITES SUR LE SECTEUR DE PATIS TATELIN

Le quartier de Champs Blancs pourra se poursuivre de l'autre côté du rond-point de Vaux, sur une partie de terrains situés à Patis Tatelin, dans l'accueil d'entreprises qui fera face à l'IRT B Com.

6.5.4. CREATION D'UNE CENTRALITE AUTOUR DE LA STATION DE METRO CESSON VIASILVA

L'aménagement d'un quartier mixte fondera une des centralités les plus importantes autour de la dernière station de la ligne b : Cesson ViaSilva, importante à la fois en terme commercial, de densité et de mixité fonctionnelle. Le rôle de pivot que jouera ce quartier à l'échelle de la ZAC Atalante ViaSilva est fondamental. A la fois porte d'entrée d'Atalante depuis le métro, et porte d'entrée des parcs depuis Atalante et Champs Blancs, **ce quartier sera l'image la plus facilement identifiable de ViaSilva** pendant longtemps, notamment en raison de sa création quasi *ex nihilo*. Dans ce contexte, la préservation et la mise en valeur du patrimoine bâti existant (hameau de Belle Fontaine) et du patrimoine végétal entourant ce hameau seront essentielles.

7. LA PROGRAMMATION ET L'ORGANISATION SPATIALE DES ACTIVITES

Le développement économique de la ZAC Atalante ViaSilva sera en priorité pour les entreprises technopolitaines à dominante télécommunication, imagerie, TIC et autres technologies à haute valeur ajoutée. L'accueil sera possible pour tous les types d'entreprises, l'idée étant d'offrir des produits immobiliers favorisant les « parcours » : pour les Start up, mais aussi les jeunes entreprises, les PME, les moyennes et les grandes entreprises.

A ce développement économique ciblé technopolitain sera ajouté celui des activités d'artisanales, les professions libérales et les PME qui trouveront leur place dans le tissu urbain. Ainsi, une diversité de terrains accueillant des locaux d'activités sera proposée.

Enfin, les services et commerces trouveront naturellement leur place dans une mixité nouvelle.

8. LA PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS ET DES SERVICES

(Source : Etude de prospective Equipements publics - Filigrane Programmation/ECRH, mai 2015)

Les études sur les besoins en équipements publics ont été menées conjointement pour la ZAC Atalante ViaSilva et la ZAC Les Pierrins.

Les projections ont été établies à partir de l'horizon 2018, date prévisionnelle d'installation des premiers habitants de la ZAC Atalante ViaSilva.

Une hypothèse de programmation de logements a notamment été étudiée : livraison d'environ 6 500 logements en 20 ans, soit l'accueil de 900 à 1 000 habitants supplémentaires en 2020, 9 000 à 10 000 habitants en 2030, 12 500 à 14 500 habitants en 2040.

La donnée du rythme de construction, de livraison et d'arrivée des nouveaux habitants étant fondamentale pour dimensionner les équipements scolaires notamment, la liste d'équipements sera susceptible d'évoluer. Néanmoins, il est important de prévoir d'ores et déjà les réserves foncières suffisantes.

De plus, les besoins en terme d'équipements et de services sont au regard de la nouvelle population accueillie dans le périmètre de la ZAC. Toutefois, la réponse à ces besoins s'établit à différents niveaux, notamment en lien avec les structures existantes et leur rayonnement en termes d'usage. A titre d'exemple, les besoins en établissements scolaires du second degré (collèges et lycées) sont répartis à l'échelle du Département et de la Région. La ZAC seule ne permet de répondre à l'ensemble des besoins générés. Les structures concernant l'enfance et la petite enfance (écoles primaires, crèches, certains équipements sportifs) sont intégrés aux aménagements de la ZAC. Pour les autres besoins (enseignement secondaires, autres équipements sportifs et culturels), une réflexion à plus large échelle est engagée avec les partenaires concernés.

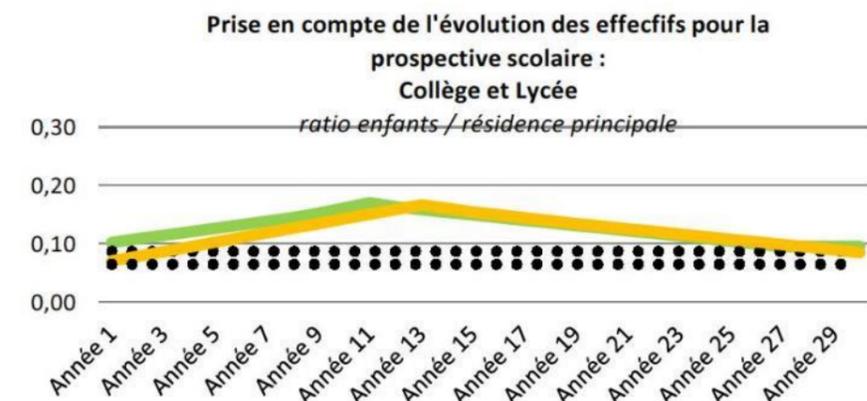
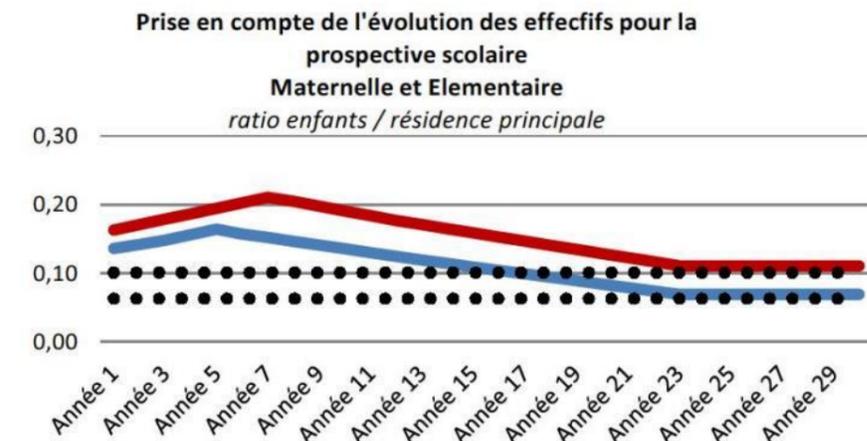
A l'échelle des deux ZAC, il est envisagé la création de 27 000 m² de surface de plancher incluant l'ensemble des équipements (publics ou privés) petite enfance, scolaire, sportifs, sanitaire et médico-social, ainsi que les réserves nécessaires aux équipements privés ou aux évolutions des équipements secondaires.

8.1. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS SCOLAIRES ET PERISCOLAIRES

Les besoins ont été évalués à partir des hypothèses suivantes, en fonction du rythme de livraison :

- Maternelle : Un pic du nombre d'enfants 5 ans après la livraison des logements. Un besoin qui se stabilise après environ 20-25 ans ;
- Elémentaire : Un pic du nombre d'enfants 7 ans après la livraison des logements. Un besoin qui se stabilise après 20-25 ans environ. Une part d'enfants accueillis dans le public évaluée à 65 % (entre le niveau de l'académie et le niveau de Cesson actuel) ;
- Collège : Un pic du nombre d'enfants 11 ans après la livraison des logements. Un besoin qui se stabilise après environ 25 ans. Une part d'enfants dans le public évaluée à 70 % pour prendre en compte le fait que le collège de Cesson actuel attire au-delà de son secteur de recrutement ;
- Lycée : Un pic du nombre d'enfants 13 ans après la livraison des logements. Un besoin qui se stabilise après 25 ans environ. Une part d'enfant dans le public évalué à 65 %. 75 % des élèves du collège se rendent dans un lycée public.

A l'échelle des ZAC Les Pierrins et d'Atalante ViaSilva, les besoins sont donc évalués à :



Dans le périmètre de la ZAC Atalante ViaSilva et de la partie Ouest de la ZAC Les Pierrins, le besoin serait le suivant :

- Groupe scolaire public pour les secteurs « Champs Blancs » et « Pierrins Ouest » : 1 groupe scolaire de 14 classes extensible à 18 classes ;
- Réserve foncière pour 1 groupe scolaire privé de 14 classes supplémentaires.

En complément, un centre de loisirs de 150 places serait associé au groupe scolaire.

Concernant l'enseignement secondaire, un nombre de 14 classes serait nécessaire pour répondre à l'arrivée de 430 à 600 élèves des secteurs de la ZAC Atalante ViaSilva et de la ZAC Les Pierrins. Une réserve foncière pour un collège de 600 places, extensibles à 800, sur la ZAC Les Pierrins, pourrait répondre aux besoins le cas échéant, sachant qu'à ce jour, ce collège n'a pas été demandé par le Département.

De la même manière pour les lycées, l'arrivée d'environ 360 à 480 nouveaux lycéens (selon les hypothèses) nécessitera la création d'une quinzaine de classes supplémentaires, mais une réserve foncière pour un lycée n'a pas été identifiée au sein de la ZAC Atalante ViaSilva ni de la ZAC Les Pierrins car ce nombre de classes n'est pas suffisant pour créer un lycée. Une démarche avec la Région sera à envisager pour les phases ultérieures d'urbanisation.

8.2. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS PETITE ENFANCE

Des crèches privées et publiques pourront se développer en rez-de-chaussée de bâtiments dans une logique de réponse aux besoins des habitants, mais aussi des salariés. A ce jour, le besoin a été estimé à une crèche d'environ 40 berceaux pour a été estimé pour ZAC Atalante ViaSilva et la partie Ouest de la ZAC Les Pierrins

Un Relais d'Assistantes Maternelles (RAM) et un point regroupant la Protection Maternelle et Infantile (PMI) pourront également compléter l'offre d'équipements petite enfance.

8.3. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS SPORTIFS

Un pôle sportif de quartier au niveau des secteurs « Champs Blancs » et « Pierrins Ouest », avec une salle multisport et deux salles polyvalentes, pourra prendre place.

Des réflexions sont en cours pour identifier l'articulation avec les équipements existants à Cesson-Sévigné et sur les autres communes proches.

8.4. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS SANITAIRES ET MEDICO-SOCIAUX

Le territoire est aujourd'hui très bien doté dans la plupart des domaines de la santé, du médical et du médico-social. Des projets en direction des personnes âgées non médicalisées sont actuellement en cours.

A l'échelle de la ZAC Atalante ViaSilva, le projet pourra développer une offre complémentaire dans le privé de type résidence seniors, maison médicale, à l'image des projets qui commencent à se développer.

8.5. PROGRAMMATION DES EQUIPEMENTS CULTURELS ET ASSOCIATIFS

Au regard des équipements existants et très représentés sur le territoire rennais et sur celui de Cesson-Sévigné, le projet ne prévoit pas accueillir de structures liées aux pratiques artistiques (musique, danse), ou encore à la lecture publique (bibliothèque, médiathèque). En effet, le souhait est d'accueillir ces nouveaux habitants dans les structures existantes comme les équipements situés au centre-ville de Cesson-Sévigné, pour les intégrer dans la vie citoyenne. Ainsi, une réflexion est en cours sur les besoins d'extension de ces équipements existants.

9. LA PROGRAMMATION DES COMMERCES

(Source : Etude de stratégie et de programmation commerciale- Actualisation des orientations de programmation commerciales et d'activités de services, CERCIA, juin 2015)

Au sein de la ZAC Atalante ViaSilva, le pôle commercial de Champs blancs (qui intègre aussi le secteur de Pierrins Ouest) prévoit la création de commerces sur une surface totale d'environ 4 000 m², préférentiellement située autour de la centralité.

Parmi ces commerces pourraient s'installer une petite surface alimentaire de proximité, ainsi que des commerces l'accompagnant (boulangerie, pharmacie, salon de coiffure...).

Des restaurants à destination des salariés trouveront leur place sur ce secteur qui n'en propose que très peu.

La question essentielle du commerce sera son phasage car la clientèle devra être présente pour que les conditions de réussite soient optimales.

10. LE PLAN DES INFRASTRUCTURES

10.1. HIERARCHISATION DES VOIES A L'ECHELLE DE LA ZAC

Plusieurs actions sont mises en œuvre afin d'atteindre les objectifs de part modale fixés (voir carte page suivante).

10.1.1. LA HIERARCHISATION DES VOIES

La rocade via la porte de Longs Champs ou de Tizé permet l'accès périphérique à ce secteur.

La Route de Fougères, le Boulevard des Alliés et la Route d'Acigné restent les voies structurantes de la zone.

En complément, sur le périmètre de la ZAC Atalante ViaSilva, l'Avenue des Champs Blancs et la rue du Chêne Germain sont des axes secondaires, conservés et adaptés pour les piétons, les vélos et le bus.

Des voies de desserte locales sont créées ou prolongées (secteur de Pâtis-Tatelin, les Champs blancs et Atalante).

Les voies tertiaires des îlots resteront à définir. Des rues jardins sont également créées, au sein des îlots, permettant des circulations douces reliant le parc au métro.

10.1.2. LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

- Les transports en commun

La création de la **ligne b du métro** permettra la desserte de la ZAC en deux points : la station Cesson-ViaSilva (à proximité du Boulevard des Alliés) et la station Atalante (avenue de Belle Fontaine).

Un parking relais de 800 places sera réalisé à proximité de la station Cesson-ViaSilva.

Plusieurs lignes qui ont actuellement leur terminus situé au niveau de Beaulieu Atalante et de Cesson Sévigné Champs Blancs seront prolongées jusqu'aux nouvelles constructions afin de les desservir, et la gare bus, en rez-de-chaussée du parking relais, permettra d'offrir un pôle multimodal performant.

Un **bus en site propre** sera créé le long du Boulevard des Alliés desservant les routes de Fougères et d'Acigné depuis la station Cesson-ViaSilva.

- Les aménagements cyclables

Des **pistes ou bandes cyclables** seront aménagées avenue des Champs Blancs et rue du Chêne Germain. Elles permettront respectivement la connexion Nord-Sud depuis les Champs Blancs vers la route d'Acigné et au-delà le centre-ville de Cesson et Est-Ouest depuis le réseau de parcs de ViaSilva vers la rue du Clos Courtel et au-delà les étangs du quartier des Longs Champs.

D'autres aménagements cyclables seront prévus dans les rues jardins et les voies de desserte.

10.1.3. LA GESTION DES STATIONNEMENTS

Les règles de stationnement seront conformes au PDU, tout en envisageant la possibilité de créer des possibilités de foisonnement et de mutation, pouvant s'adapter aux besoins dans le temps.

Des places de stationnement pérennes sous les bâtiments devront être envisagées, complétées par le stationnement sur l'espace public et des stationnements provisoires en extérieur, pouvant muter dans le temps.

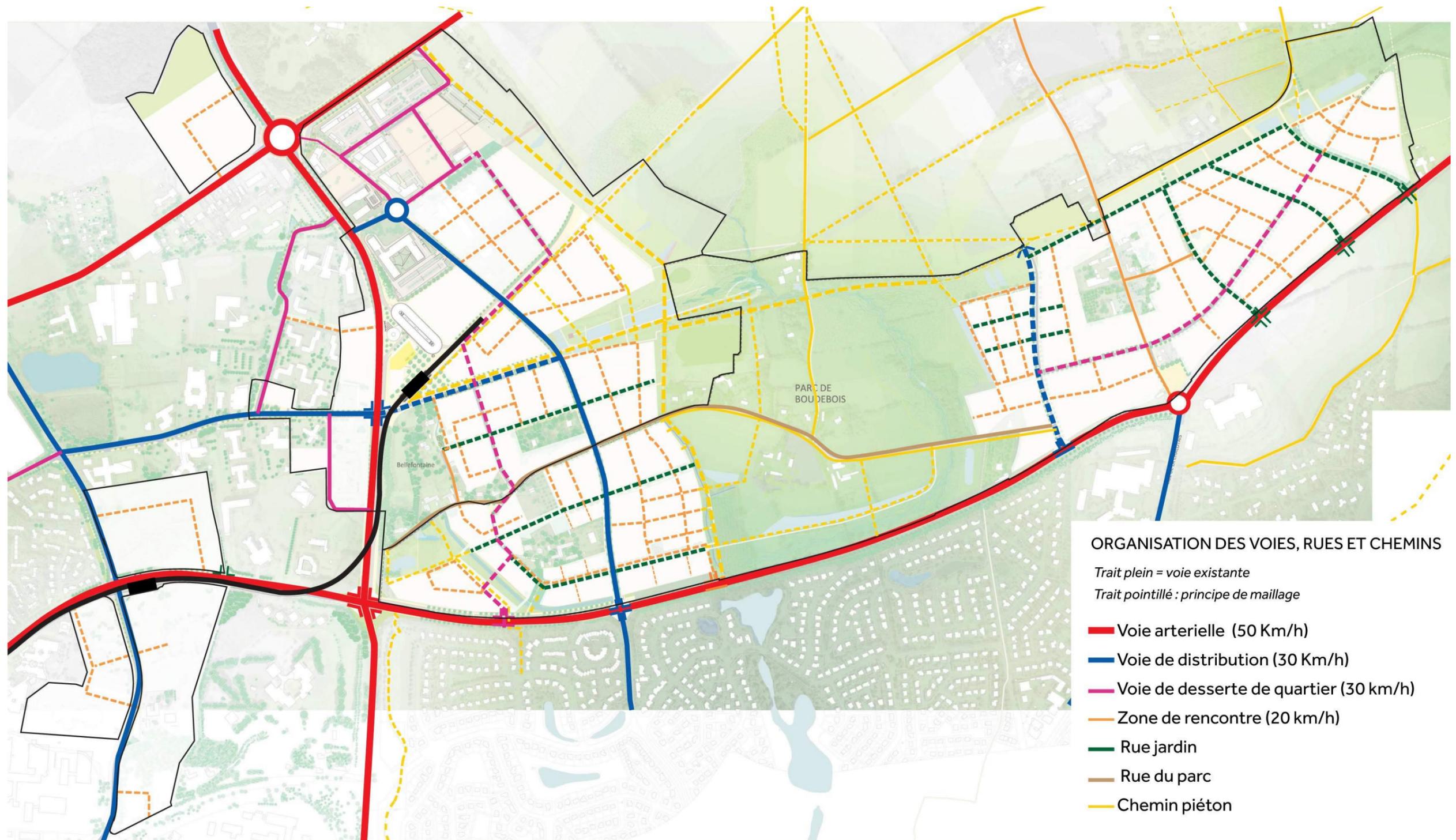


Fig. 9. Carte de principes de desserte et hiérarchisation des voies hors renouvellement urbain (source : Devillers et associés, Février 2017)

10.2. PROGRAMMATION DES TRAVAUX A L'ECHELLE DES INFRASTRUCTURES PRIMAIRES

(Source : Plan et programme d'actions sur les infrastructures primaires – Rennes Métropole et DIRO, Octobre 2015 ; Rapport de synthèse sur les scénarii – EGIS, Novembre 2015)

Afin de prendre en compte l'arrivée de nouveaux habitants sur le secteur et donc l'évolution des flux de circulation, la programmation des travaux à l'échelle des infrastructures primaires prévoit les aménagements suivants :

- Aménagements sécuritaires de la Porte des Longs Champs (création de shunts et régulation par feux) ;
- Aménagement de la Porte de Normandie (2 bretelles) ;
- Aménagement du franchissement Touche Dogon ;
- Aménagement en boulevard urbain du Bd des Alliés depuis la Porte des Longs Champs jusqu'à Bouriane (incluant le carrefour de Vaux, de la rue du Chêne Germain et de Bouriane) : mise en 2x2 voies au Nord ;
- Aménagement de la route d'Acigné en boulevard urbain ;
- Aménagements pour les transports en commun du Bd des Alliés (voies de transport en site propre pour TCSP), des routes de Fougère et d'Acigné, de la rue du Clos Courtel, et de la Porte de Tizé (axe prioritaire bus) ;
- Création d'une gare de bus et d'un parking relais autour de la station de métro Cesson-ViaSilva ;
- Aménagement des cheminements confortables pour tous modes (cyclistes et piétons notamment) sur le BD des Alliés et en connexion avec les voies adjacentes.

En complément, 2 stations de métro (Atlante et Cesson-ViaSilva) desserviront la zone.

Le plan des voiries et de leur hiérarchisation est cohérent avec le reste de la stratégie sur les infrastructures primaires, qui a été définie en prenant en compte les besoins issus des deux ZAC (Atalante ViaSilva et Pierrins) mais aussi une simulation de l'évolution de l'agglomération.

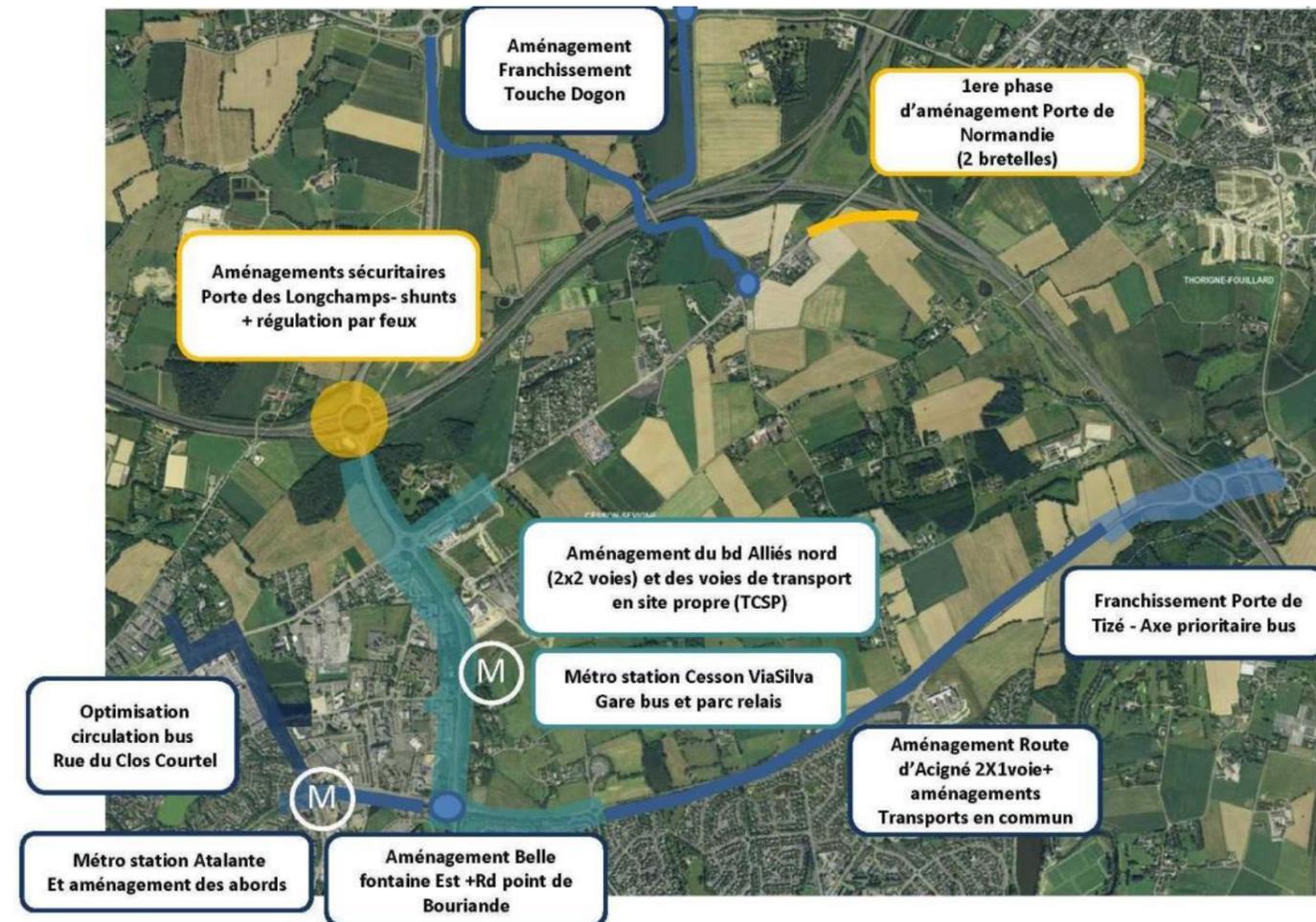


Fig. 10. Adaptation des voies structurantes

(source : Réunion publique du 15 Décembre 2015 - SPLA, Rennes Métropole, Cesson-Sévigné)

11. LE PLAN PAYSAGER

11.1. CONTEXTE

La matrice de ViaSilva est constituée d'un réseau de parcs reliés par un ensemble de corridors. Sur les 600 ha, 200 sont réservés à cette trame verte et bleue. Ils ont pour vocation de porter des activités destinées aux citoyens mais aussi d'être des **espaces « ressources » productifs**.

11.2. ORIENTATIONS GENERALES

La création et la mise en réseau de parcs et d'espaces naturels au sein de ViaSilva est un projet très structurant pour la ville de demain. Il s'agit dans un premier temps de mettre en place une stratégie **progressive** en préfigurant ces parcs qui permettront dans un avenir proche d'ouvrir le territoire à la métropole, aux Cessonnois, aux futurs habitants et aux employés tout en préservant un type d'activité agricole et les qualités intrinsèques du site (les secteurs d'intérêts écologiques, le réseau hydrographique naturel...).

11.2.1. LES POTENTIELS DES PARCS ISSUS D'UNE LECTURE ATTENTIVE DE LA GEOGRAPHIE

De nombreuses **zones humides** ont été recensées et déterminent des secteurs vulnérables à la présence humaine. Elles sont **au cœur de la réflexion des parcs**. Les périmètres des parcs sont définis par la présence de sols plus ou moins hydromorphes et leurs dimensions sont précisées par leur capacité à gérer leurs bassins versants respectifs. Le dimensionnement des bassins de rétentions des eaux pluviales est un élément majeur qui définit un maillage d'espaces ouverts avec une dimension humide à intégrer dans les connexions entre les différents milieux.

11.2.2. DES USAGES ACTUELS LIES A LA GEOGRAPHIE

La nature humide du sol a épargné ces fonds de vallon des cultures intensives et du remembrement agricole. Aujourd'hui, ces terres humides sont utilisées principalement en pâturage et en prairie de fauche. Le projet intègre ces modes de gestion car ils restent les plus pertinents tant en termes d'investissement que de facilité de gestion. Ils participent à une trame d'espaces agro naturels humides nécessaires à l'équilibre hydrique du site.

La gestion des 200 ha passe par ailleurs par un mode de gestion se définissant comme un intermédiaire d'une occupation agricole et maraîchère du site.

11.2.3. UTILISER L'ESPACE A BON ESCIENT : LE MODELE D'AMENAGEMENT POUR QUI ? QUELS BESOINS ?

Répartir les espaces et les lieux de rencontre pour une population diverse, constitue un des enjeux du projet. Celui-ci distribue des interventions à travers le site tout entier dans un arrangement de points d'intérêts d'intensités variables. Il induit un mouvement sur l'ensemble du site, encourageant les découvertes à travers une diversité de programmes, de cheminements et d'événements.

Les usages doivent répondre aux besoins des habitants tant en terme d'équipements sportifs, que de loisirs. Les espaces sportifs et événementiels constituent des noyaux de fréquentation, alors que les jardins familiaux, les espaces de maraîchage sont des réserves peu fréquentées et préservées des flux.

11.2.4. ARPENTER ET FAIRE DECOUVRIR LE SITE – LES PREMIERES ACTIONS PEDAGOGIQUES

L'enjeu est de **faire venir le citoyen dans le parc**, le divertir, mais de **maîtriser la cohabitation avec des écosystèmes parfois fragiles**. Les aménagements devront exprimer les enjeux dont les plus emblématiques seront l'agriculture, la gestion des eaux et la protection de milieux fragiles. La réussite d'un tel objectif dépendra de la bonne communication de l'intérêt du respect de ces sites naturels, de la diffusion aux différents publics par différentes méthodes de sensibilisation adéquates et que chacun y trouve une appropriation de l'espace respectueuse dans la détente et le divertissement.

11.3. PARTICULARITES LIEES A LA ZAC ATALANTE VIASILVA

Les enjeux liés à la ZAC Atalante ViaSilva sont la création d'un maillage de circulations douces et d'espaces publics plus lisibles mais aussi l'aménagement des corridors reliant les pôles de diversité.

Les liaisons piétonnes doivent pouvoir relier de grands pôles de mobilités et de services. Ces circulations douces desservent des équipements publics et se localisent au sein des îlots ou des corridors. Elles sont, en général, interdépendantes de la trame verte.

L'aménagement et la programmation des corridors doivent s'adapter à certaines contraintes : le corridor à l'Est des Champs-Blancs est surmonté d'une ligne à très haute tension qui limite donc les potentialités de plantations et d'usages.

11.4. DESCRIPTIF DU PROJET DES ESPACES PUBLICS

La ZAC Atalante ViaSilva relie plusieurs quartiers avec ceux existants comme Atalante, ou encore avec les futurs quartiers des Pierrins. Un maillage continu prendra naissance au sein des lieux de vie pour s'étendre vers la campagne par l'intermédiaire des corridors et des parcs, et pour se connecter au vallon des Longchamp et vers le futur parc du Boudebois. Ce maillage s'appuiera sur les qualités et les singularités paysagères de chaque site. Il sera le réceptacle des eaux de ruissellement, mais aussi d'un enchaînement de lieux accueillant la nature, permettant le transfert de la faune et de la flore. Les logiques d'implantation du bâti s'appuieront sur cette structure vivante, où des lieux de vies de proximité prendront naissance.

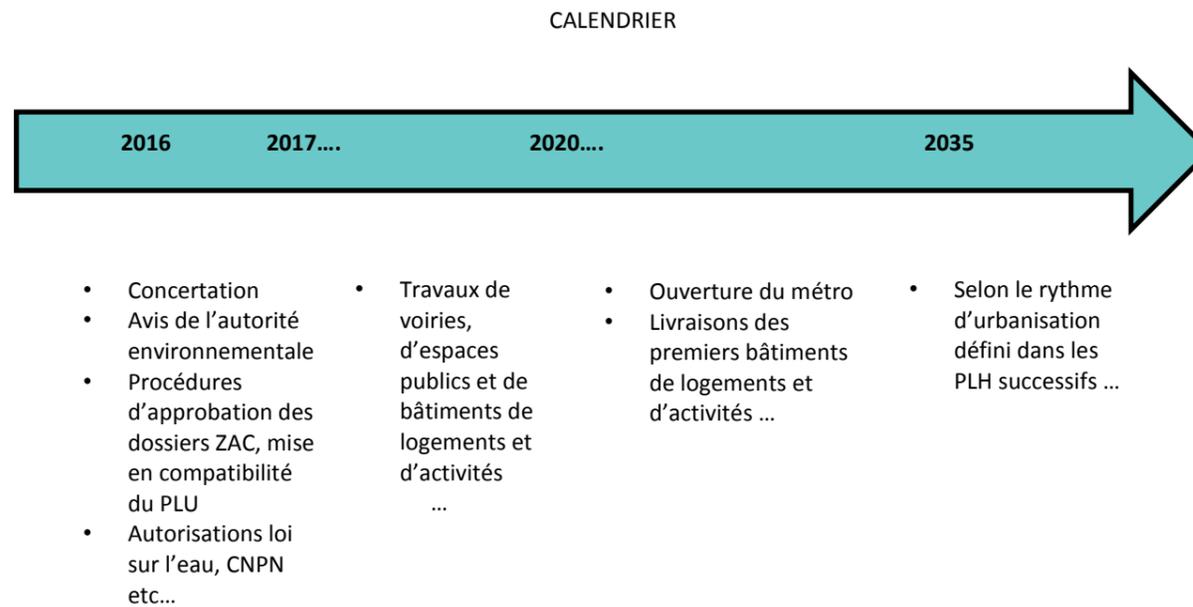
Plusieurs parcs se distinguent dans la ZAC Atalante ViaSilva :

- **A proximité de la centralité de Champs Blancs**, un corridor s'étire dans le talweg naturel depuis la place centrale vers le cœur du parc. Son aménagement sera emblématique du paysage de ViaSilva. **Le corridor Est/Ouest est le chemin vers les parcs**, depuis la place centrale du quartier destinée à accueillir un pôle multimodal, des commerces, des activités et des logements. Il exprimera et révélera à la fois l'urbanité et la nature, avec l'eau comme fil conducteur. Une grande perspective accompagnera la progression du cheminement, depuis une place urbaine, pour traverser des jardins et rejoindre les prairies humides au sein de grandes chambres vertes.
- **Au cœur de Champs Blancs**, la route dite des Romains, appellation liée à la présence de vestiges anciens, amorcera son tracé depuis la place centrale. Elle sera un lien fort et le support de la ligne de métro avec les futurs quartiers qui se développeront plus à l'Est.
- **A l'Est de Champs Blancs**, le corridor s'oriente vers le sud et offre un beau panorama sur la vallée de la Vilaine. Les terrains sont secs et mésophiles et sont bordés de belles haies bocagères. A mi-pente, une haie forme naturellement un belvédère qui sera aménagé. Pour amplifier cette singularité, des terrasses successives structureront le projet pour orienter les vues, distinguer les espaces et gérer les eaux de ruissellement.
- **Sur le secteur du Pâtis Tatelin**, la formation d'une lisière plus complexe sur le sud du Bois de Vaux permettra une transition vers les espaces destinés à l'activité au sud du boisement.

- **Le secteur Atalante** possède peu d'espaces naturels. C'est un secteur très largement urbanisé où les espaces publics manquent de lisibilité. En s'appuyant sur des opportunités de mutabilité, la création d'un **maillage de liaisons douces et arborées** permettra de clarifier en partie le territoire d'Atalante. Ce maillage doit pouvoir recréer des pôles de services mais aussi des espaces de rencontre à l'extérieur en mutualisant les stationnements occupant une large place sur le secteur.
- **Les secteurs** destinés à l'urbanisation **autour des hameaux de Belle Fontaine, La Rochelle et de Bouriane** devront développer un maillage d'espaces publics encourageant les déplacements à pied et en vélo, notamment en raison de la proximité avec la place centrale qui sera un lieu de convergence privilégié. Les allées et voies partagées mailleront les îlots. Certaines d'entre elles révéleront leur singularité géographique, notamment l'allée reliant la place centrale au lieu-dit de Belle Fontaine. Inscrite dans un talweg, elle sera le support de gestion des eaux pluviales et petits espaces de rassemblement, de détente.

12. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DU PROJET

Le planning de travaux de la ZAC Atalante ViaSilva (hors travaux déjà réalisés dans la ZAC Les Champs Blancs) peut être présenté comme suit :



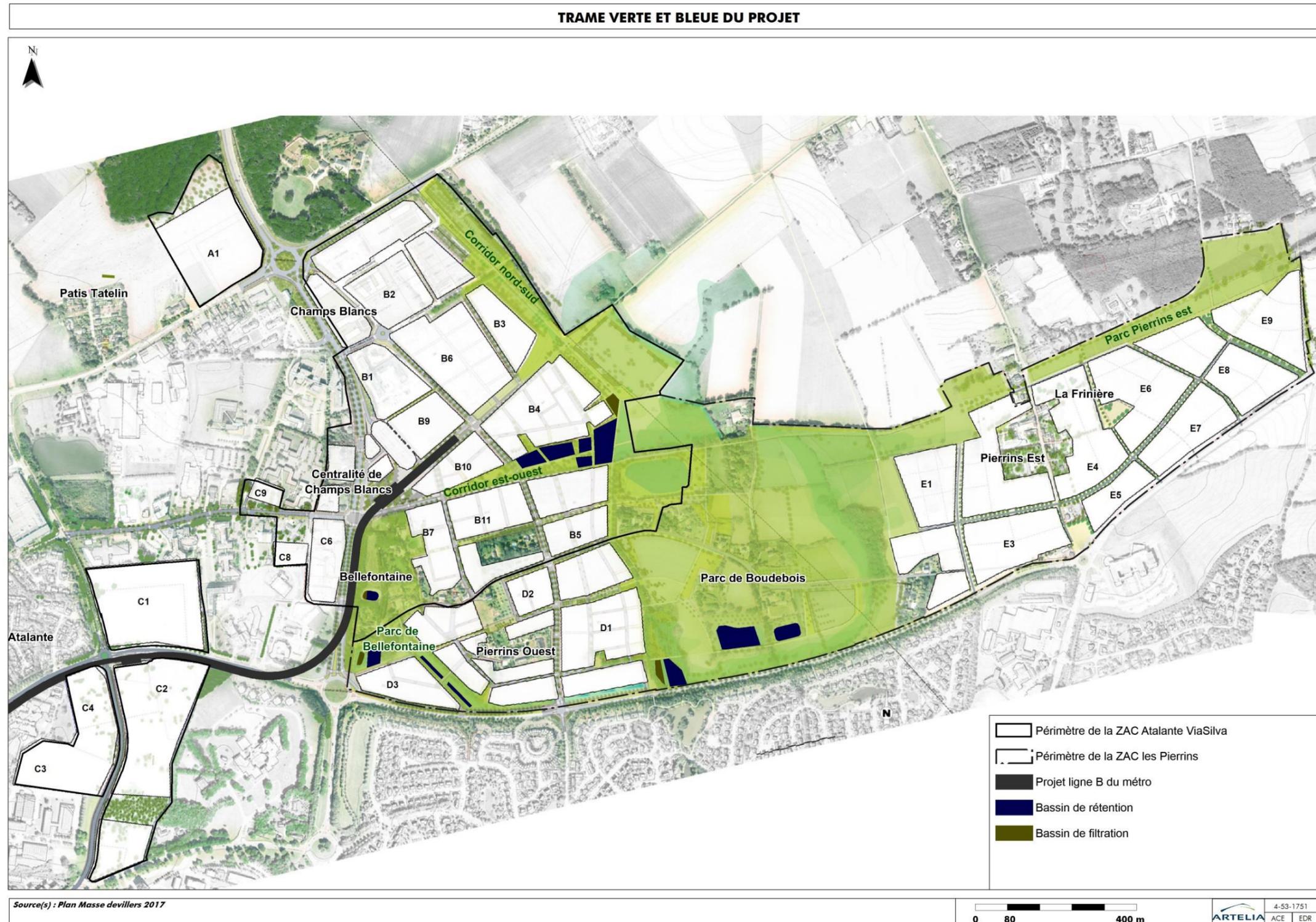


Fig. 11. Trame verte et bleue du projet (source : Devillers et Associés)